auto sport 2021年10/29号（隔週金曜日発売）2021年10月15日発売　第58巻第19号　通巻1562号

No.1562

オートスポーツ 2021 10/29号

auto sport

Drive on the edge



HONDA “F1撤退後”の新ビジョン

レッドブルとの連携強化／2輪・4輪をHRCが担当

INDYCAR SERIES 2021 CHAMPION #10 Alex Palou Chip Ganassi Racing

［スペシャルインタビュー］

2021インディ王者 アレックス・パロウ

特集

GT500 2021 タイトル争いの行方

「14ポイント差」は“独走”ではない!?

ホンダ×トヨタ×ニッサン［検証］2基目エンジンの開発競争

中嶋一貴・武藤英紀のラスト3戦予想

2026年 F1パワーユニット新規則導入 群雄割拠、再び

“WRC4連覇コンビ”が語る ウイリアムズF1復活の信条

ON THE EDGE 問われるモータースポーツの“スポーツ性”

F1 Round 16 トルコ

WRC Round 10 フィンランド

ALEX PALOU

Special Interview with INDYCAR 2021 Champion

ロングビーチから始まる「先頭走者の第2章」。

アレックス・パロウが米インディカーシリーズ参戦2年目にしてシリーズタイトルを獲得インディカーにおける次世代の先頭走者はさらに高い壁を登っていく——

'LEAD' CLIMBER.

—実感は湧いてきましたか？

AP：感じ始めてきていたところ。何を成し遂げたのか、その重要性を感じるようになってきているよ。決勝後からずっと忙しく、多くのインタビューを受け、いろいろな場所に行ってもいる。でも、そうした体験を楽しんでいるんだ。チャンピオンになることができた。スーパーハッピーだよ。

—チームオーナーのチップ・ガナッシさんも本当に喜んでいました。どんな言葉をかけてもらいましたか？

AP：新しく、若いドライバーがスコット・ディクソンから学び、チャンピオンになったことは彼にとって本当にエキサイティングだったようで、「我々はやったな！　カーナンバー10のチームのシーズンを通しての働きぶりに感謝する」と言ってくれた。僕は「チャンピオンシップを戦える、本当に素晴らしいチャンスを与えてくれたことに感謝している」と答えたんだ。

—アレックスの才能にいち早く注目していたひとりが彼ということだと思います。

AP：詳しくは分からないけど、去年はおそらくインディ500での予選（7番手）やロードアメリカでの3位などを見てくれていたのだと思う。レース中のいくつかのアタックなどもあるかもしれないね。

—昨年のデイル・コイン・レーシング・ウィズ・チームゴウで走れるのは1シーズンだけだったと聞いています。



Alex PALOU
#10 Chip Ganassi Racing

2015年、16年GP3。17年はFIA F2と並行して全日本F3に参戦し、3勝でシリーズ3位。18年ユーロF3。19年は再び日本へ活動の場を移し、スーパーフォーミュラ（1勝）とGT300に参戦。20年からインディカーシリーズにDale Coyne Racing with Team Gohよりフルエントリー。21年はシリーズのトップチーム、チップ・ガナッシ・レーシングに移籍。開幕戦バーバーでシリーズ初優勝を挙げると、第9戦ロードアメリカ、第14戦ポートランドでも優勝。最終戦ロングビーチで参戦2年目にしてシリーズチャンピオンを決めた。1997年スペイン・バルセロナ生まれ。

INDYCAR

Interview & Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

最初から存在感を示す必要があった。

AP：とても大きなプレッシャーがあった。新型コロナのせいで、テストはできなくなったし、レースの週末のプラクティスも回数が減らされて時間も短くなった。去年の自分にはとても悪いプレッシャーがかかっていたと思う。いい仕事ができなかったら、国に帰らないといけなかった。幸運なことに、2年目も素晴らしいチームから出場できることになった。ホンダがチャンスをくれて、チームゴウとアメリカにチャレンジすることができたことも含めて、ラッキーだった。ただ、とても慎重に走っていたということはなかった。誰だってクラッシュはしたくない。自分は大きなリスクを取ることはしなかった。ドライバーはクラッシュに対する心配をアタマの中から追い出しておく必要がある。リスクはあちこちに、非常に多く存在する。でも、それがレースというものだと思うからね。

――アレックスは、これまでクラッシュはほとんどないと思います。

AP：ミスによるアクシデントは、去年はインディ500だけだったかな。

――最終戦ロングビーチに向けて、“自力タイトル”の条件は理解していたと思います。ロングビーチ入り前、どんな展開にしたいと考えていましたか?

AP：まずは予選でファスト6に入る。そういうプランだった。だけど、自分たちの予選で起きたイエローフラッグの問題によって、ファスト6には入れなかった。結果は10番手。そこで考えたのは、レースを戦うなかでトップ6までポジションを上げたいということ。

RD1 BARBER



ガナッシへ移籍後1戦目に優勝


H.Matsumoto

トップ6を保てていれば大丈夫だろうと。仮にピットストップが悪いものになり、ポジションをいくつか落とすことになっても、まだ大丈夫だと。スタート後、10、11番手あたりを走っているという状況にはしたくなかった。何かあれば15、16番手に下がってしまう。だから、レースではスタートからアグレッシブに行き、順位をいくつか上げたいと考えていたんだ。

――ポイントランキング2位のパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）がふたつ前の8番手。彼のことは視界に入っていましたか?

AP：レースの最初のころ、パトのことは見えていた。1周目を終えたところで自分は9番手。自分としては大丈夫だと感じていたんだ。


INDYCAR

1周目にイエローが出た瞬間、チームは3ストップ作戦から2ストップ作戦へのスイッチを検討。この時点でパロウも燃料セーブを始めており、10周目に2回目のイエローが出たことでパロウ陣営は2ストップ作戦に決定。3ストップ作戦と見られるオーワードに迫られても抵抗はしなかった。(AeA/as)

相手がどうなろうとトップ10フィニッシュを目指して走った


INDYCAR

――壁に軽く当たっただけで大きなトラブルにつながる可能性もある。かなり注意深く走る必要があったはずです。

AP：それがストリートレースの難しさだよね。常に限界で走る必要がある。壁とは1～2㎝のマージンしかない走りを続けなければいけない。時として、壁に軽く接触することはあった。幸いにも大きなトラブルに発展することはなかったけど、あのレースで僕は2回、壁にキッスしていたんだ。

――シミュレータでコースがバンピーなことは分かっていたんですよね?

AP：ただ、シミュレータで感じたよりもバンピーだった。シミュレータはコーナー、ブレーキングポイント、スピードの確認などの点で非常に有効だけど、バンプに関する再現性はまだそれほど高くない。バンプでシミュレータは上下するけど、フロアが路面にタッチしないので、バンバンバンッとバンプを体感するわけではないからね。もちろん、とても有効なツール。僕たちはHPDのものを使っている。

――最終戦では、1周目の終わりにエド・ジョーンズがパトに追突してしまった。あれは見えていましたか?

AP：見えていなかった。自分もコーナーに入っていったところで、エドは見えていたけどね。パトとはコース上で戦いたかったから残念だった。

――あのパスを成功させるのはかなり難しいと思います。

AP：不可能ではないだろうけど、成功させるのは非常に難しいと思う。あのコーナーは狭い。インサイドに飛び

込むことはできるだろうけど、すべてクラッシュにつながると思う。マカオのメルコ・ヘアピンに似ているよね。あそこは常に黄旗で、オーバーテイクは禁止。それと同じルールにすべきじゃないかな。トライしたら、常にアクシデントになってしまうからね。

――アレックスもあの混乱のなかで2台ぐらいとぶつかりましたよね？　マシンにダメージはなかったのですか？

AP：大丈夫だった。ダメージはとても小さかったと思う。

――直後のストレートで、異常がないかを確認したんですよね？

AP：スピードを上げてチェックし、自分たちには問題がないと判断した。

――少し経って、パトがピット出口近くにストップしている脇を通過した。タイトル獲得が事実上決まった瞬間でもありました。あのとき、何を思いましたか？　完走すればOKなど、リスクを極力取らない作戦に変更しましたか？

AP：そういうことは全然なかった。あの時点ではジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）がトップを走っていたから、僕は最後まで走り切らなければいけないと考えていたよ。

――彼は最多リードラップを記録して優勝し、なおかつアレックスがリタイアに近いような成績にならなければ、逆転タイトルは実現しない。逆転の可能性が彼より大きかったパトが止まったことでも変わらなかったんですね。

AP：ニューガーデンが勝ち、自分がクラッシュしたりすれば、チャンピオンになるのは彼だったからね。

INDYCAR



(上２点)残り４周でイエローが発生。５番手スタートから上位をキープしてきたパロウは２番手でリスタートを迎える。そのリスタートでトップのニューガーデンが失速。パロウが２勝目を飾った。(下)今年もパロウのスポッターはロジャー安川が務めた。ふたりのコンビネーションはさらに磨きがかかり、パロウは2011年以来初めてCGRでディクソンのポイントを上回ったドライバーに。(as)

H.Matsumoto



AMERICA

リスタートで運も味方に逆転

――彼の最多リードラップが数字上不可能となったときも、リラックスはしなかった、あるいはできなかった？

AP：そのことは、チームは知っていたけど、僕がレース中に知ることはなかった。情報が多くなりすぎるのはよくないと考えていたし、そこもチームにお願いしていた。僕が全部の情報を知る必要はないしね。自分がトップ10フィニッシュをすればチャンピオンになれる。それだけ分かっていればよかったから、目標をそこに定めていた。

――無線がなくても、ニューガーデンがレースリーダーではなくなったこと、パトの上位フィニッシュが難しくなったことは分かっていましたよね？

AP：自分にとって有利な展開になっ

#10 Alex Palou 2021 results

Rd.	Venue	Type	Start	Finish	Laps Led	Laps	Status	Pts.
1	Alabama (Barber)	Road	3	1	56	90	Running	53
2	St. Petersburg	Street	10	17	2	99	Running	14
3	Texas	Oval	1	4	6	212	Running	33
4	Texas	Oval	2	7	3	248	Running	27
5	Indianapolis	Road	4	3	1	85	Running	36
6	Indianapolis 500	Oval	6	2	35	200	Running	85
7	Detroit	Street	25	15		70	Running	15
8	Detroit	Street	4	3		70	Running	35
9	Road America	Road	5	1	5	55	Running	51
10	Mid-Ohio	Road	7	3		80	Running	35
11	Nashville	Street	9	7		80	Running	26
12	Indianapolis	Road	6	27		67	Mechanical	5
13	Gateway (WWTR)	Oval	21	20		64	Contact	10
14	Portland	Road	1	1	29	110	Running	52
15	Laguna Seca	Road	4	2		95	Running	40
16	Long Beach	Street	10	4		85	Running	32

Laps Ledの青字は最多ラップリード　　**Total Points = 549**

ていることは感じていたよ。コルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポート w/ カーブ・アガジャニアン）がニューガーデンをパスしてトップに立ったとき、僕は4番手で、いい状況だと考えていた。自分にはスピードがあったけど、スコットをパスできるまでのものではなく、僕のすぐ後ろのシモン・パジェノー（チーム・ペンスキー）も自分をパスできるだけの速さは持っていなかった。その状態が続けば大丈夫だと考えていたんだ。

ノー・フラストレーション

——今年は開幕戦バーバーで優勝。その後も上位フィニッシュを重ね、勢いを手に入れていた。シーズンのどの段階で「チャンピオンになれるかもしれない」と感じましたか？

AP：たぶん、インディ500の後あたりだと思う。

——インディ500では惜しくも2位。直前の第5戦インディアナポリス（IMS）のロードコース戦では3位。あのころ、2勝目が遠く、フラストレーションを感じていましたか。あるいは、上々だと考えていましたか？

AP：当時の自分はハッピーだった。インディ500ではエリオ・カストロネベス（メイヤー・シャンク・レーシング）に僅差で負けたから、少しの悔しさはあった。ただ、同時にすごく喜んでもいたんだ。優勝を争っての2位だったし、ほかの多くのレースで優勝争いができていたからね。多くを学びながら戦い、戦いながらさらに学んでいくことができていた。だから、満足度のほうが大きかったと思う。来年のインディ500で再び2位になったら、とても悔しいと感じるだろうけど、今年は僕が初めてリードしたオーバルレースだったから、とてもうれしかった。



INDYCAR



RD. 9 ROAD

ポートランドでベストに仕上げて勝ち、自信をつかんだ

——デトロイトのレース2で3位、ロードアメリカで優勝、ミド・オハイオで3位。今年のアレックス、そしてチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）は、ほぼすべてのコースで速かった。自分たちもそういう評価ですか。

AP：僕自身は、小さなものであったとしても、どのレースでも勝てるチャンスがあると感じることができていた。マシンを出場中のベストにはできなかったときでも、トップ3やトップ5に入ることが可能ということも。小さな問題があったのは、セントピーターズバーグとデトロイトのレース1ぐらい。ナッシュビルでも非常に強力だった。予選3番手から、エンジン交換のペナルティでグリッドは下がったけど、7位でゴールできたしね。

——シーズン終盤、IMSでの第12戦でエンジントラブル起き、初めて20位以下になった。次のゲートウェイでは他車にぶつけられ、リタイアで20位。あのときはどういう心境でしたか。

AP：IMSでのエンジントラブルについては、怒りやフラストレーションというものはまったく感じなかった。インディカーでは誰もが限界ギリギリまでパフォーマンスを上げようとしているから、エンジンマニュファクチャラーもできる限りパワーを出そうと頑張っているしね。エンジントラブルが一度起きたぐらいは全然問題ない。レースとはそういうものだからね。でも、ゲートウェイでのアクシデントについては本当に頭に来た。リナス・ヴィーケイがとても大きなミスを犯したから。あのときの彼には誰かをパスするためのスペースがまったくなかったのに、前を行くマシンにぶつかった。そのせいで自分たちはポイントで大きなダメージを受けてしまった。それでもチャ

ンピオンになれたから、いまとなってはという感じ。

——ゲートウェイの後、週末2回分のインターバルがありました。

AP：最後の3連戦に向け、技術的な面での準備をチームと一緒に行なった。自分たちは3戦を思い切りプッシュして戦う必要があると考えていたんだ。その結果として、ポートランドでPPと優勝、ラグナセカは2位、ロングビーチは4位。チームとしていい仕事をしたと考えていいと思う。

——ポートランドの重要性は高いと誰もが考えていたはず。現地入りの際、どこにターゲットを置いていたか？

AP：ゲートウェイが終わったとき、「ポートランドで勝たなければならない」と、優勝だけにフォーカスしていた。次のラグナセカも勝つつもりでいたけど、コルトンが速すぎたよね（笑）。ポートランドでPPを獲れたことはうれしかった。自身初のPPでもあったからね。それ以前もファスト6に入ることはできていたけど、本当にいいマシンにしてファスト6を戦うことはできていなかった。ポートランドではとてもいいマシンに仕上げられたんだ。レースではスタート直後にポジションを下げたけど、作戦も良かったし、マシンも非常に速かったので、多くのオーバーテイクをできた。自信をそれまで以上に深めることができたんだ。

——ポートランドでのPPと優勝がタイトル獲得のキーになったと。

AP：そう思う。自分たちにとって、シーズン中のベストの瞬間だったし、チームとしての強さを見せることができたからね。自分たちがフォーカスしていることも現われ、大きなポイント差をライバルたちにつけることもできた。今季のベストレースだと思う。

——ロングビーチでのチャンピオン記者会見では、日本のスーパーフォーミュラでの経験について質問がありました。SFで学んだ一番大きなものは？

AP：燃費セーブ。世界のオープンホイールで給油があるのは（F1とインディカー以外では）SFくらい。そのノウハウを学び、能力を向上させていくことができた。SFでは燃費がいい状態で速く走ることが求められるから。

——CGRに入ってからは？

AP：さらに良くできていると思う。

——ディクソンの走りから何か違うテクニックを学んだのですね？

AP：彼は燃費走法でもベスト。彼からはとても多くのことを学んでいるよ。

——CGRには実績のあるベテランエンジニアが多くいます。最近は若いエンジニアも多いですね。

AP：エンジニアたちの働きぶりは信じられないほどの素晴らしい。レースによっては走り始めのセッティングが良くないこともあったけど、走行を重ねるうちに良くなっていったからね。

——若いエンジニアたちが新しい発想を提供しているんでしょうか？

AP：そうしたところもあると思う。若い人たちも含めたエンジニアリングチームが非常に強力なんだと思うよ。

守りに入らず前を狙いに

RD. 16 BEACH





INDYCAR

オーワードは自身の18周目にスローダウン。力なく、メインストレート右側にクルマを止めた。1周目の接触が原因と思われる、右ドライブシャフトの破損により、タイトルの可能性は潰えた。（as）



INDYCAR

——来季の目標は？

AP：インディ500優勝とシリーズチャンピオン。ゴールはそのふたつ。

——インディ500で勝てば、最初のオーバルレース優勝ともなります。

AP：もちろん。来年はオーバルレースで勝ちたいよね。

——来年も楽しみですね。

AP：インディカーはドライバー全員が高い才能を持っていて、とにかく実力が拮抗している。それはチームも同じ。バトルは本当に激しい。オーバーテイクは多いし、違う作戦を採ることで優勝争いに絡んでくるチームが出てくるときもある。インディカーのレースはあるべき姿のレースだと、僕はいつも言っているんだ。だから、日本のファンのみんなにはこれからもインディカーのレースを存分に楽しんでもらいたい。それに、いまの状況が落ち着いたら日本に行き、ファンのみんなに「ありがとう」って言いたいんだよね！

来シーズンはインディ500と シリーズチャンピオン、ふたつを獲る

LONG



M.Hirata

2019年のスーパーフォーミュラ第４戦富士ではポールポジションを獲得。SC先導で始まった決勝レースでも実質的にスタートが切られた直後から後続を引き離していく。結局、そのまま逃げ切り、SF初優勝を挙げた。パロウは第５戦もてぎでもPPを獲って４位に入賞。第６戦岡山でも４位に入り、タイトル争いに加わっていった。（as）



M.Hirata

パロウと一緒に仕事をしたことのある方々４人に
日本でのお話を聞いてみて明らかに共通していたのは
「人を惹きつける強烈な何か」を持っているということ
そのこともインディカーにおけるタイトル獲得を
後押ししたことは間違いなさそうだ

中嶋 悟氏

SUPER FORMULA TCS NAKAJIMA RACING 監督

不思議ではない結果 SFのレベルの高さも証明した

「おめでとう」と言いたいですね。「さすが、やったな！」と。うまくて速いし、（この結果は）不思議じゃないと思います。2017年の暮れ、「こういう速い子がF3にいるからテストしてみないか」という話があり、鈴鹿のルーキーテストで走らせました。スーパーフォーミュラで忙しく、F3を見ている時間があまりなかったので、それまではあまりよく知りませんでしたが、乗せたら速かった。ただ、その時点ではもう18年の体制は決まっていたので、もしウチで乗る気があれば１年待たないか、と言ったんです。19年にウチで走り始めたら、期待どおりの活躍をしてくれました。明るい人柄で、悪いところは何もありませんでした。チームのみんなとコミュニケーションを取るし、和ませてもくれるし、いい感じでしたね。最終戦でトラブルが起きなければチャンピオンを獲っていたと思います。１年間、チームの失敗が重なって彼には悪いことをしました。でも、アメリカへ行って２年でこうなるというのはすごいことです。日本でトップを争えるなら、どこへ行っても通用するというのが見えてきましたからね。今後、海外からSFに来る選手が増えるんじゃないでしょうか。日本の若い子も同じなんだから頑張ってほしいです。

NET'

ALEX PALOU

Special Interview with INDYCAR 2021 Champion

郷 和道氏

TEAM GOH代表

ホンダ系全チームから オファーがあった

“オーバーナイト・サクセス・ストーリー”という感じではないでしょうか（笑）。2019年の夏前のことでした。旧知の仲のデイル・コインに「すごいドライバーがいるので、テストしてもらえないか」と僕から連絡し、渡米したアレックスがミド‐オハイオのレース翌日に走ったら、ブラックタイヤでPPタイムを破ってしまった。話はすぐにインディカー関係者とホンダに伝わり、デイルは彼を取られたくないから、この話を隠そうとしていたほど（笑）。去年のデイル・コイン・レーシング with チームゴウで走っているときも、新型コロナの影響でルーキーとしての練習走行機会がひどく限られていたうえに、初めて走るコースばかりでした。それなのに、どのコースを走っても速かった。だから、すぐにもっといいチームに行けるだろうと思っていましたし、実際、ホンダ系の全チームからオファーも来ました。そして、チップ・ガナッシ・レーシングに決まったとき、２～３年のうちにチャンピオンになるだろうと確信しました。彼はドライバーとして非常にストイックに努力を積み重ねるタイプであると同時に、チームを自分に向けさせる能力、そして人間的な魅力もある。プロとしてキャリアを長く積んでいくと思いますね。（as）

INDYCAR



（左）20年第４戦ロードアメリカ・レース１で初表彰台。ルーキーでは一番乗り。（右）チームゴウは19年S-GT GT300にMcLaren 720S GT3を荒聖治／パロウ組で走らせていた。「BoPが厳しかったけど、最終戦もてぎでパロウがPPを獲った。荒選手に教わったタイヤの使い方も活かしてタイムを出してきましたね」と郷代表。

M.Kobayashi



国内レース関係者のコメント

'MAG

Text：大串 信（Makoto Ogushi）／auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／小林 稔（Minoru Kobayashi）
上尾雅英（Masahide Kamio）／INDYCAR



M.Kamio



M.Kamio

2017年全日本F3にThreeBond Racing with DRAGO CORSEからフル参戦。第1大会岡山での第2戦では、ポールポジションとファステストラップを記録したうえで全日本F3初優勝。さらに第3大会富士の第6戦、第4大会岡山の第9戦（写真）でもポール・トゥ・ウインを決めた。17年は全20戦中、優勝3回、表彰台フィニッシュ10回、PP 5回、FL 3回で、ランキング3位。（as）

足立 守氏

株式会社スリーボンド

旧スペックのレインタイヤで“騒ぎ”になるタイムを出した

最初は「誰？」という感じでした。普通の家の子で、ヨーロッパではシートがなくなってしまった。このままならレースをやめてしまおうと考えているという状況でしたが、テストしたら速いので、そのまま契約しました。初めての岡山で土砂降りになり、（練習セッションで）前年のランキング上位のチームが新しいコンパウンドのレインタイヤをテストするという話があったのですが、それをウチのチームはすっかり忘れていて、２〜３秒も差をつけられ、「なぜだ!?」と頭を抱えていました。これに火がついたアレックスはタイヤが違うことを知らないまま、結局コンマ５秒落ちくらいまで迫るタイムを叩き出したんです。新しいタイヤを履いているほうが「アイツは古いタイヤなのに、なんであんなに速いんだ？」と騒ぎになっていたらしいです。レースのないときはヒマですし、３月ごろに高尾山に連れていったことがあります。何も知らないまま薄着で来て、「寒い寒い」と言っていましたけどね（笑）。ゴハンを食べさせてやろうと「ここへ来て」と連絡すると、自分で場所を調べてきて、ひとりでポツンと待っていたりしました。何かしてあげたくなるような人の良さがありましたね。

牧野 任祐

SUPER FORMULA
#6 DOCOMO TEAM DANDELION RACING

もしかしたらルームメイトになっていたかも

純粋に祝福したいですね。インディカーシリーズ２年目でチャンピオン、なかなかできることではないと思いますし、本当にすごいなと思います。でも、スーパーフォーミュラ初年度であれだけの活躍をしていたのですから、不思議ではないですよね。チームメイトだったときは、同い年ということもあり、話もよくしました。ものすごく人に好かれるタイプで、周囲の人を引きつけて味方にしていきますよね。レースのときは基本的に一緒に移動していましたから、ゴハンにも普通に一緒に行っていました。そういえば、オートポリスに行ったとき、馬刺しを食べたんですけど、「馬を食べるのはありえない！」と驚いていました。ちょっとは食べていましたけど、「ああ、ムリムリ！」とそれ以降は食べませんでした。もちろん、チームメイトとしての対抗心はありましたけど、うまく協力してお互い切磋琢磨しながら、楽しく過ごせました。結局、あいつはインディカーに行くことになりましたけど、もう１年日本でやるかもしれないという話もあり、そのタイミングで僕も東京に引っ越そうとしていたので、じゃあ家賃半分ずつでシェアするか、みたいな話になっていたんです。それが実現していたら、それはそれで面白かったと思います。

M.Hirata



M.Hirata



2017年FIAユーロF3、18年FIA F2と海外で戦っていた牧野は19年から活動の拠点を日本に移し、スーパーフォーミュラとスーパーGT GT500クラスともNAKAJIMA RACINGからフルエントリー。SF開幕戦鈴鹿ではいきなりポールポジションを獲得するなど、海外で戦ってきた成果を見せた。（as）

「2022年以降のモータースポーツ活動」会見から
その哲学を読む

HONDA “F1撤退後”の新ビジョン

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）
田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／Red Bull

［インタビュー］
本田技研工業株式会社
ブランド・コミュニケーション本部
渡辺康治本部長

ちょうど1年前の10月2日、ホンダは突然「2021年シーズン限りでF1活動から撤退する」と発表した。2050年のカーボンニュートラル実現に向けて経営資源を集中させるためだ、というのがその理由だった。その後、今年の3月には現行S660、8月には現行NSXの生産を2022年いっぱいで終了すると発表した。一方では電動の空



M.Hirata

会見概要

F1活動に関するRed Bull Groupとの合意
- ■ Red Bull Groupへ、パワーユニット（PU）に関する**知的財産権**の**使用許諾**
- ■ Red Bull Powertrainsへ、**PU組立支援**、**現場サポート**を実施（2022年）
- ■ **HRD UK**従業員の**Red Bull Powertrainsへの転籍**

人材育成およびマーケティングに関する合意
- ■ **Honda Formula Dream Project**（HFDP）と**Red Bull Junior Team**の連携継続
- ■ 世界トップカテゴリーで活躍する**日本人ドライバーの輩出に向けて共同**で育成
- ■ **Red Bull Junior Team**所属ドライバーの**国内レース参戦支援**
- ■ Red Bull Groupがグローバルに展開する**ブランディング活動領域の連携強化**

ホンダモータースポーツ活動の体制変更
- ■ 従来の2輪に加え、**4輪レース活動もHRC**に**機能追加**
- ■ Red Bull Groupへの**F1参戦活動支援はHRC**が行なう
- ■ **SUPER GT**や**SUPER FORMULA**などの4輪レース活動も**HRC**が行なう

飛ぶクルマ・eVTOLの開発に取り組むとか、ホンダジェットばかりか宇宙へ飛び出してさまざまなプロジェクトを推進するとか、矢継ぎ早に目新しくも挑戦的なニュースが流れた。

僕はそれを聞くたびに、自動車メーカーであるホンダは、新しいモビリティの未来を探ってこれまでとは違う領域へ大きく重心を移し「目の前にある自動車を操る楽しさや夢といった側面を切り落とし始めたのではないか」とどこか脱力した。言ってみれば僕の大好きなモータースポーツは、それ自体は世の中のためにも会社のためにも、さほど役には立たないシロモノであって、これまでもどこか後ろめたさを感じながら関わってきた。しかし今後、環境問題や資源問題を抱え込んだモビリティ分野は社会に迷惑をかけず役に立つ道具に特化していくのかなぁ、そろそろモータースポーツなどと言っていられる時代ではなくなるのかなぁ、と思ったからだ。

そう感じていたものだから10月7日に本田技研工業株式会社ブランド・コミュニケーション本部広報部が開いた「モータースポーツ活動についての説明会」に出席するのは気が重かった。生まれながらのペシミスト（悲観論者）である僕は、いよいよホンダはF1に続いてモータースポーツ全般を、NSXやS660の生産終了同様に切り落とし、新時代のモビリティ開発のため資源の投入先を切り替えていくという宣言をするのではないか、と勝手に怯えていたのである。

ところがいざ説明会が始まってみると、僕が恐れていたイヤな空気どころか、むしろ望んでいた方向性が示され始めたので驚いた。ただし、説明を聞くうちいくつか疑念が生じたのも事実で、説明会の直後、無理を言って渡辺康治ブランド・コミュニケーション本部長にお話をうかがった。

4輪もHRCが担う意図

まず、僕が気になっていたことは、会見で渡辺氏から発せられた「ホンダはこれまでモータースポーツ活動をとおして育てられてきた企業であり、レースはホンダのDNAであって、モータースポーツを盛り上げていくのが使命である」とする点だった。ではなぜモータースポーツの象徴であるF1の活動から撤退したり、スーパースポーツカーNSXの生産を打ち切ったりしたのだろう。それはまるで「少なくとも自動車のスポーツ性は〝オワコン〟である」というに等しい流れではなかったか。



それを問うと渡辺氏は、「もちろん将来への種まきという意味で宇宙やロボットなどを含め（本田）宗一郎が言ったようにモビリティで人に役立つためいろいろやっていきますが、あくまでも事業のメインはクルマです。そのとき（クルマを操る楽しさを象徴する）レース活動がひとつの大事なファクターになることに変わりはありません」としながら、こう付け加えた。「ただ、そうした〝操る楽しさ〟を感じてもらうという面が弱まっていたという反省はありました」

それを聞いて僕は、「ああ、それを認識してひとつの課題であると考えていてくれたのか」と、モヤモヤした気持ちの一部が晴れる気がした。ホンダが次世代モビリティに軸足を置き、「操る喜び」の象徴であるモータースポーツを過去の遺物として切り捨てても不思議はないと思っていた。だが「操る楽しさ」が忘れられていなかったことを知り、かなり救われる思いがしたのである。

4輪モータースポーツ活動を今後はHRC（株式会社ホンダ・レーシング）で行なうという体制変更についても正と負、両方の見方ができる。モータースポーツ活動を別会社に分離すれば持続性は高まるが、本体から切り捨てやすくなるとも

考えられるからだ。
　ＨＲＣはもともと、本田技研工業の業績を含む都合に左右されず安定したレース活動を持続させるためのレース専門会社として1982年、本田技研工業の子会社として設立された。以降ＨＲＣは国内外の2輪モータースポーツ活動を運営してきたが、4輪レース活動については編入されず、本田技術研究所を拠点としたプロジェクト単位で活動が続いていた。第2期Ｆ1活動、第3期Ｆ1活動が始まり休止するたび「4輪レース活動も本社とは分離しレース専門会社で進める体制をとって持続性を高めるべきではないのか」という議論は繰り返し浮上したが、結局実現はしなかった。それが、第4期Ｆ1活動休止の段階でようやく実現することになったのだ。渡辺氏は言う。
「ＨＲＣの定款（ていかん：法人の目的・組織・活動・構成員・業務執行などについての基本規約・基本規則）には、もともと『2輪と4輪のレースをやる』と書いてあるんです。だからじつは今回の体制を作る際、定款変更は必要ありませんでした」
　ＨＲＣ設立の段階から、ホンダのレース活動を2輪4輪ともＨＲＣの独立体制で運営するという構想があったということには驚いた。
「これまでの4輪レース活動はプロジェクトベースなので、Ｆ1活動を始めて活動して休止しプロジェクト解散、となると、人材はともかくノウハウは残りませんでした。でも専門会社にすれば仮にプロジェクトが終わってもそこにノウハウがたまっていく。最初から4輪も（ＨＲＣで）やるべきだったのかもしれませんが、なぜかここまではそういう体制にはなりませんでした。でも2輪と4輪でこれだけレースをやっている自動車メーカーはホンダだけですから、そこはもっとシナジー効果を出して、両方でホンダのレースブランドを打ち出していったほうがいいだろうということになったわけです。また一方で、2輪と4輪のエンジニア間の交流による相乗効果も期待しています」
　ここは渡辺氏の言葉どおり、ホンダのモータースポーツ活動が持続性を強めて理想的な状態にようやく到達したと理解して、今後の発展に期待したいとは思う。



H.Tanaka



M.Hirata

F1日本GPを走るはずだった
特別カラーについて

**“（レッドブルからの提案を）
基本、そのまま受け取りました。
なぜかって、うちの人間は
みんなRA272が大好きだから。
ホンダのチャレンジの
象徴ですよね”**

レッドブルとの連携強化

　体制面は非常に楽しみになったとはいえ、まだ疑念は残る。というのもＦ1から撤退する理由が「カーボンニュートラル技術対応のため経営資源をシフトするため」というものだったからだ。果たしてＨＲＣで行なわれる国内4輪レース活動は今後のホンダに対して技術的なリターンをもたらすことができるのかどうか。それができるとできないとでは、ＨＲＣの存在意義は大きく変わってしまうことになるはずだ。これについて渡辺氏はこう言った。
「Ｆ1活動を通して得た電動化技術、とくにエネルギーストレージの技術などはレース以外の領域にも水平展開できるような高いレベルの貢献がありました。国内のレースはそれに比べると状況が違いますが、たとえば今後4輪ばかりではなく2輪でもレースを、場合によっては電

動化、場合によってはeフューエル化など、カーボンニュートラル化していかなければならないので、それなら一緒にやったほうがいいだろうという意味でもHRCが機能すると期待しています」

F1から撤退した後も、ホンダは4輪モータースポーツの場で技術開発に挑戦し続けると聞いてここでも安心した。さらに、SRS（鈴鹿サーキットレーシングスクール）やHFDP（ホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト）で鍛錬に励んでいる若手ドライバーの〝夢〟が心配ではあったが、これはレッドブルと密接な関係を構築することにより従来どおり機能させてくれるという。

「ホンダとしてF1をやらなくなるので、その意味でのシートはなくなりますがレッドブルは持っているので能力さえあればそこに乗れることもあるでしょう。彼らとは関係を強化して、レース以外のところでもさまざまなコラボレーションを世界で展開できればと思っています」

じつは、ここでも僕は首をひねらざるをえなかった。ホンダは世界的2輪4輪メーカーであり、対するレッドブルは新興飲料メーカーである。業種もビジネスの規模もかけ離れたふたつの企業がこれだけ綿密な関係を築くことにどれだけの意味があるのか、僕には見えなかったからだ。それについて質問すると渡辺氏はこう答えた。

「自動車メーカーのマーケティングは比較的保守的です。もちろん我々のお客様の幅は広いので全部の領域でというわけではありませんが、いまの若い人を上手に引きつけるやり方が得意ではなく、うまく取り込めていないという反省がありました。



「2022年以降のモータースポーツ活動」会見から
その哲学を読む

“撤退後”の新ビジョン

Red Bull

レッドブルのように若者に対してマーケティングのパワーがあるところと組むことによって保守的に見える自動車メーカーのブランドをもっと若者寄りにしていけば、何か突破口が開けるのかなと期待しています。たとえばエクストリーム系のところは魅力的で、そういうところでも一緒にやっていければ、ホンダという会社の見え方が変わってくるかもしれません」

この説明にはツボを突かれるように納得した。それならば今後もホンダとレッドブルの関係は僕の老婆心などそっちのけで前向きに発展、拡大していくのだろう。僕に残された時間はそれほど多くはないけれど、とても楽しみになった。

最後に、本来はF1日本グランプリで走るはずだったレッドブルF1の特別カラーについて聞いてみた。もともとレッドブル側から提案があったという、ホンダRA272をモチーフとしたカラーリングを、ホンダ側はどう受け止めたのか気になっていたからだ。渡辺氏は即答した。「基本、そのまま受け取りました。なぜかって、うちの人間はみんなRA272が大好きだからですよ。ホンダのチャレンジの象徴ですよね」。

RA272に憧れてモータースポーツにのめり込み、結局30年以上も国内外のサーキットをうろつく商売に身を投じてしまった僕には、心の底からうれしい言葉だった。そういうことなら、ホンダが空を飛ぼうが宇宙へ飛び出そうが、もうしばらくはサーキットを歩き回ってホンダのレーシングカーが走り回るのを眺めて暮らすのもいいかもしれないなあと力が湧いてきたような気分すらした。

問われるモータースポーツの〝スポーツ性〟

JAFが「国内モータースポーツ近況報告」会見を実施 豊田章男社長が叩きつけたメッセージの〝背景〟を読む

Text：高橋二朗（Jiro Takahashi）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／LAT

五輪が良くて、なぜ四輪と二輪がダメなのか？

9月30日に日本自動車連盟（JAF）モータースポーツ部による「JAFモータースポーツミーティング」がリモート形式で開催され、日本モータースポーツ記者会と毎日新聞社記者が参加した。村田浩一部長による6項目におよぶ国内のモータースポーツ近況報告とその補足説明ののちに代表質問という流れだった。各項目は、以下のとおり。

1 新型コロナウイルス感染症の蔓延にともなう対策と対応状況
2 公認競技会・ライセンス発給状況
3 FIA世界選手権3大会等、外国籍選手等の参加に関する統轄団体としての対応
4 安全対策
5 環境対応
6 振興に資する施策

1時間の予定で行なわれた同ミーティングは、村田部長が約45分間6つの項目について述べた。国内モータースポーツ統轄団体の部長が自ら報告・説明するのはおそらく初の試みで、筆者の記憶に前例はない。ゆえに報告・説明に多くの時間を要したが、この際に多くの要件を伝えたいという意思があったと理解でき、ミーティングは予定より15分延長されて終えた。とくに1と3については、一般社会でも新型コロナウイルスの新規感染が急激に減少し、緊急事態宣言と蔓延防止等重点措置が解除、規制緩和というタイミングとシンクロして注目項目だった。また、ミーティングの同日には外国人ドライバー数人が日本入国ビザを得て再来日を果たしている。

モータースポーツ界の困惑

新型コロナウイルスの感染拡大により、昨年はレース自体が延期／中止などが相次いだ。今年に入ってからは国内トップカテゴリーでは一度出国した外国籍のドライバーが再度ビザの発給を得られず入国できないという状況に陥っていた。また、F1、WEC、WRCが相次いで中止を決定せざるを得ない状況にも追い込まれていた。2輪ではMotoGP、世界耐久選手権の8時間耐久レースが中止されている。

こうした事態を受けて関係者のあいだでは「統轄団体であるJAFは本当に国内モータースポーツ界のために動いてくれているのか?」という疑問の声が挙がっていたのは事実だ。だが、取材を進めるとJAFはたしかに動いていた。世界選手権のイベント——とくにF1に関しては約1500人の外国人が来日する難しいものではあったが、いまやF1が完全に機能させることに成功している「バブル隔離システム」は、客観的に見ても国家レベルのオリンピック／パラリンピックをはるかにしのぐ成果を見せている。ただ、日本政府がビザ発給、入国の許可を「イエス」でもなく「ノー」でもなく、タイムリミットまでに判断してくれなかったことが中止となった大きな要因であろう。最後の最後まで関係省庁と折衝を続けた鈴鹿サーキットを運営するモビリティランドとホンダにとっては断腸の思いだったはずだ。



LAT

スポーツ庁への嘆願書

新型コロナウイルスの国内感染が確認されたのは2019年末。そして2020年に国内の感染が拡大。未曾有のパンデミックにより、さまざまなイベントが延期／中止を余儀なくされた。モータースポーツ界も例に漏れず、2020年シーズンは夏場まで各シリーズが開催されずに延期された。最終的にスーパーGT、スーパーフォーミュラともに当初予定されたレース数が実施されたものの「無観客」「開催サーキットの変更」「複数イベントを一週末で消化する」などの処置がとられたうえでの実現だった。

2021年は、ほぼ予定どおりのスケジュールで両シリーズのレースが開催されているが、およそ1年半ものあいだ結論を見ないままとなっていた問題が「外国籍のドライバーが再入国できない」ことだった。この影響を受けたチームは代替ドライバーを起用し、〝政治の力〟によって解決できないか策を練った。



N.Mitsuhashi

モータースポーツに関わる自民党の国会議員に陳情し、自民党モータースポーツ振興議員連盟からの助言を受けたのが２０２１年４月だった。その内容は「国内の４輪、２輪モータースポーツ関連団体、プロモーターやオーガナイザーらで構成されるモータースポーツ連絡会が一丸となって外国人選手、外国人スタッフの入国制限に対する特別処置適応の嘆願書をスポーツ庁に提出する」ことだった。その後、６月からスポーツ庁との相談を開始して、７月にスポーツ庁の室伏広治長官に嘆願書を提出した。

嘆願書はＪＡＦの会長名で提出されたが、その内容は日本自動車工業会をはじめ国際自動車連盟、Ｆ１、ＷＥＣ、ＷＲＣの主催団体、トヨタ自動車、ホンダ技研工業など20団体の総意としてまとめられた。そこで強調されたのは「モータースポーツは、開催地域の活性化等を目的とした自治体等の施策に関係した公益性の高いスポーツイベントである」という点だった。所管省庁との入国に関する協議・折衝は、６月から９月までに35回を数えているという。

スポーツ庁が果たした功績

外国人モータースポーツ関係者へのビザ発給について、省庁内でメインキャストとして動いてくれたのはスポーツ庁だ。しかし、スポーツ庁だけに嘆願者を提出したからといって解決にいたらない。モータースポーツの所管省庁といえば警察庁（内閣府）、文部科学省（スポーツ庁）、国土交通省がこれまでの流れだったが、新型コロナに関わる事案については出入国在留管理庁（法務省）や厚生労働省なども加わってくる。本来であれば霞が関の多くの省庁に足を運びそれぞれに嘆願しなくてはならないことになる。

よく言われるように霞が関は、縦割り社会であり、それは事実で省庁間の情報共有はない。そのような縦割りの省庁に横の橋をかけてくれたのがスポーツ庁だった。その橋がかかる以前の段階で、各省庁のモータースポーツに対する認識は「あれは興行でしょう？」というものだった。つまり、ほとんどの省庁はモータースポーツを「スポーツ」として認識していなかったことになる。そもそもの前提が異なるため「ドライバーとその関係者に入国の規制をどうして解除する必要があるのか？」を所管省庁は理解できなかったのだ。

ＪＡＦが動き始めて、いきなり立ちはだかった壁がその点だった。これをＪＡＦ関係者から聞いたときには筆者もビックリした。先に述べた自民党の議連総会でモータースポーツ界がひとつとなって要望をまとめて、スポーツ庁が対応の窓口になって進めることが肝要である旨を確認して、結果スポーツ庁が霞が関で動いてくれた。幸いだったのはスポーツ庁がモータースポーツの“スポーツ性”を尊重してくれたという点だ。モータースポーツ界にとってはスポーツ庁こそがホワイトナイトだったと表現するのは持ち上げすぎか。

実際のところ、他の省庁も少しはスポーツとして認識していたかもしれないが、コロナ禍でのオリンピック／パラリンピック開催で忙しく、他のことに手が回らないと後回しにされた状況は分からないでもない。また、ウイルスの新規感染が減少したことに加えて、オリンピック／パラリンピックが終わったから単に入国が許されたとも考えられる。しかし、も何も行動を起こしていなかったらいまだに後回しとされていた可能性もあるため、一定の成果はあったと考えるほうが妥当だろう。

先日のスーパー耐久第５戦鈴鹿ラウンドで水素エンジン車の記者会見でモリゾウことトヨタ自動車の豊田章男社長／日本自動車工業会会長が記者から「外国人ドライバーと関係者の入国制限が解除されない状況をどう思うか？」と問われて「五輪が良くて、なぜ四輪と二輪がダメなのか不公平感を感じる」と日本政府、そして所管省庁の対応に強烈なメッセージを叩きつけた。この発言についてホンダの山本雅史Ｆ１マネージングディレクターをはじめ、多くの関係者が立場の違いやメーカーの垣根を超えて賛同の意を表明した。

こうした背景のうえで現在、外国籍のドライバー、関係者にも入国が許されることになった。しかしながら、モータースポーツの“スポーツ性”を認めてもらう行動・振る舞いがいままで以上に求められていることを強く感じた。これはＪＡＦだけの重要課題ではなく、われわれメディアも認識を新たにしなくてはならない問題である。

国内モータースポーツの近況 1

「ドライバー・オブ・ザ・イヤー」新設

画期的な取り組みも訴求方法にみる課題

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）

JAFはモータースポーツ振興を目的として、その年もっとも輝いたドライバーを投票で決める「ドライバー・オブ・ザ・イヤー」を新設した。国内外で活躍するドライバーのなかからモータースポーツ振興委員会によって選出された９名がノミネートされており、11月８日までのあいだ、ＪＡＦホームページにて会員によるウェブ投票を実施中だという。これ自体は過去に例を見ない画期的な取り組みといえるだろう。



しかしながら、複数のレース関係者に尋ねたところ、なんと全員がこの存在を「知らなかった」。せっかくの興味深い試みであるだけに残念でならない。たとえ対象がJAF会員だけであろうとも、いまの時代であればファンや関係者のSNSを活用するなど、コストのかからない有効な訴求方法はいくらでもあるように思える。いまだJAFと“現場”の距離感が縮まっていない表れなのだろうか。

国内モータースポーツの近況 2

レンタル・レジャーカート愛好家向け

ゴーカートライセンス発給制度を2022年に導入

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）

会見では国内モータースポーツの近況として「公認競技会開催数」や「ライセンス発給数」などの現状についても説明された。昨年はコロナによって公認競技会開催数が激減したが、今年１～８月の実績を見ると、着実に“コロナ禍以前”の数字に近づいていることが分かる。

ライセンス発給数については、現時点で69,000件台ではあるものの、前年同期比102.1％という回復傾向を見せ、70,000件に迫っている。来年からは４輪のオートテストの“カート版”として、レンタル・レジャーカート愛好家向けの年齢を問わないゴーカートライセンス発給制度が導入される予定だという。全国に存在するレンタルカート場やツインリンクもてぎで開催されている“K-TAI”などとうまく連携することで、ライセンス人口の増加をもたらす制度となるかもしれない。

公認競技会開催数

コロナ禍以前	2020年	2021年（1～8月まで）
約850	537（前年比63.9％）	426（前年同期比147.9％）

ライセンス発給数

2019年	2020年	2021年（1～8月まで）
71,180	70,710	69,285（前年同期比102.1％）

※上記は4輪、カートライセンスを合わせたもの。



「逃げ切りは許されない。

SUPER GT 2021 GT500 タイトル争いの行方

2021シーズンも5戦を終え、前年王者のSTANLEY NSX-GTが選手権を独走
連覇濃厚の雰囲気もあるが、楽勝を許すほどGT500は甘くない
まだ"3戦も"残っている。流れが転じるには充分だ
数字と過去のデータ、2基目のエンジン、そしてドライバー目線という
3方向からの視点で、逆転劇の可能性を探ってみたい

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）



Stop the STANLEY NSX-GT

2021 GT500“号車別”ドライバーズランキング

Pos	No	Driver	1 岡山	2 富士	4 もてぎ	3 鈴鹿	5 SUGO	6 AP	7 もてぎ	8 富士	Total	Behind
1	1	山本尚貴／（牧野任祐・武藤英紀）	3	8	8	21	15				55	-
2	17	塚越広大／B.バゲット	6	20	4	0	11				41	-14
3	36	関口雄飛／坪井 翔	15	0	6	11	8				40	-15
4	14	大嶋和也／山下健太	20	15	0	0	0				35	-20
5	12	平峰一貴／松下信治	1	2	5	0	20				28	-27
6	3	平手晃平／千代勝正	2	6	15	5	0				28	-27
7	37	平川 亮／阪口晴南	12	11	1	4	0				28	-27
8	23	松田次生／R.クインタレッリ	0	0	20	2	4				26	-29
9	19	国本雄資／宮田莉朋	0	5	0	15	0				20	-35
10	39	H.コバライネン／中山雄一	8	5	0	1	6				20	-35
11	24	高星明誠／佐々木大樹	0	0	11	0	5				16	-39
12	8	野尻智紀／福住仁嶺	4	3	0	6	2				15	-40
13	16	笹原右京／大湯都史樹	0	0	2	8	2				12	-43
14	38	立川祐路／石浦宏明	5	0	3	3	0				11	-44
15	64	伊沢拓也／大津弘樹	0	1	1	0	3				5	-50

※ランキングは正式なものではなく、号車別に順位をつけたものです。

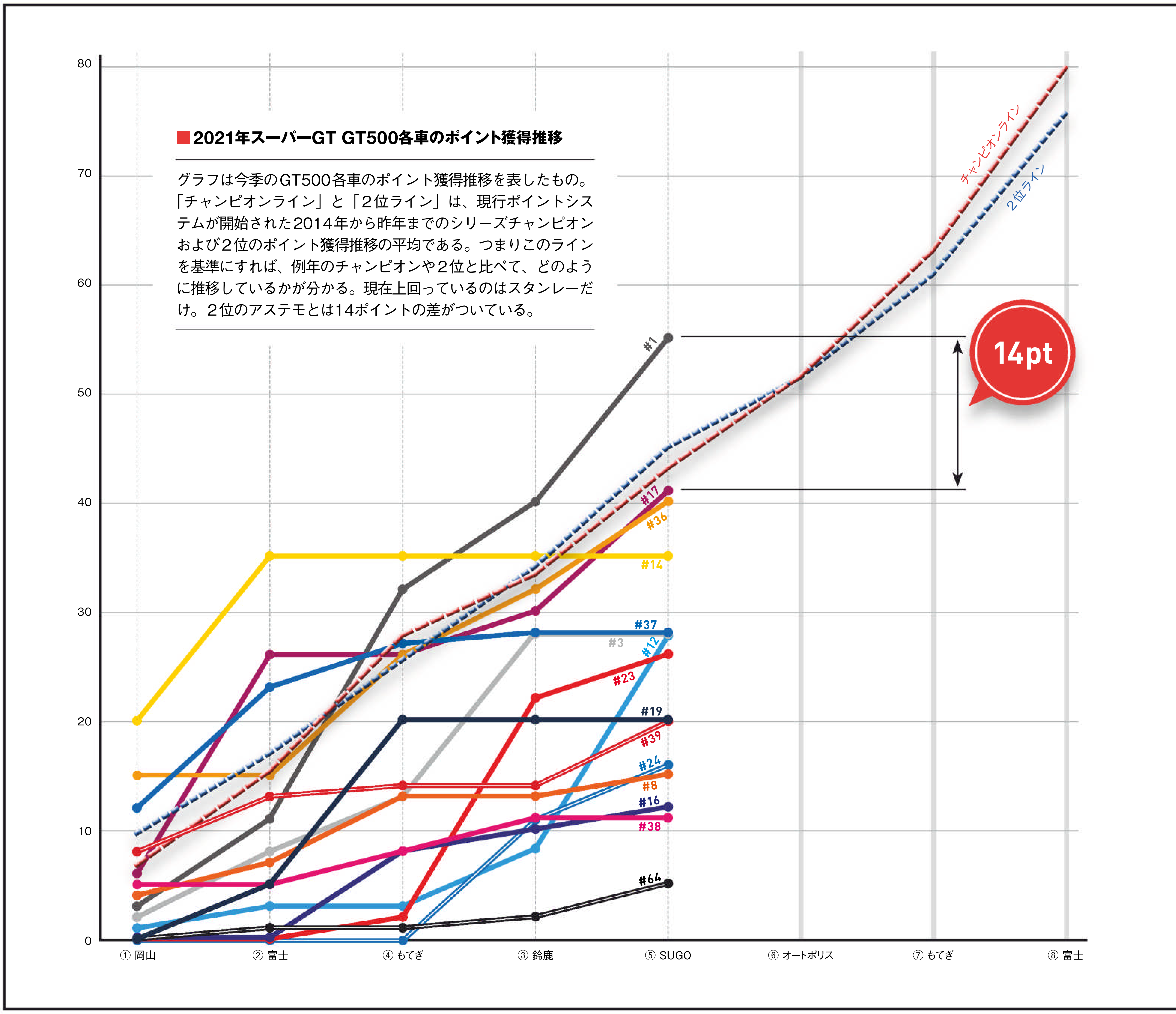
※＃1は山本のポイント。実際のランキングでは開幕戦不出場の牧野が2位（代役の武藤は17位）になります。

じつは三つ巴の様相の
ラスト3戦

イント差」は“独走”ではない!?

過去のデータから読み解く、今季のタイトル戦線

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田村 翔（Sho Tamura）



■2021年スーパーGT GT500各車のポイント獲得推移

グラフは今季のGT500各車のポイント獲得推移を表したもの。「チャンピオンライン」と「2位ライン」は、現行ポイントシステムが開始された2014年から昨年までのシリーズチャンピオンおよび2位のポイント獲得推移の平均である。つまりこのラインを基準にすれば、例年のチャンピオンや2位と比べて、どのように推移しているかが分かる。現在上回っているのはスタンレーだけ。2位のアステモとは14ポイントの差がついている。

まずは上のグラフを見ながら、今季のタイトル争いをおさらいしてみよう。第2戦までにチャンピオンラインを大きく上回り、絶好調だったのはエネオスXプライムGRスープラ、アステモNSX・GT、そしてキーパートムスGRスープラの3台で、過去のチャンピオンの平均を大きく上回る勢いでスタートダッシュを決めている。それに続いたのはauトムスGRスープラだが、2位ライン上にはいて、けっして悪い状態ではない。むしろ、auスープラは例年のチャンピオンレベルの力を発揮し、他の3台が異例の強さを見せていると言ったほうが良い。つまり、今季はいつになくハイレベルな戦いで始まったのである。

第3戦以降は、サクセスウエイト（SW）が増え燃料リストリクターも絞られるため、グラフの傾きはゆるくなる。ただ、ゆるくなるとは言っても、この時期の2〜3ポイントが重要なのだが、エネオスとキーパーの2台のスープラは完全に横ばい状態になってしまった。アステモNSXも失速しかけたが、第5戦SUGOでぎりぎり持ち堪えている状態だ。auスープラは例年のタイトル争いとほぼ同じ角度で推移し続けている。

対して、第4戦もてぎから急激に浮上しているのがスタンレーNSX・GTである。第4戦で優勝すると、翌戦鈴鹿で4位、さらにSUGOで2位と、いずれも上位フィニッシュを決めている。増えるSWに比例するかのように右肩上がりでグラフが続伸しているのだ。コンテンダーは「シリーズ中盤は

「14ポ

SUPER GT 2021
「逃げ切りは許されない。」
GT500 タイトル争いの行方

停滞」という常識を覆す強さを見せている。いまではチャンピオンラインを超えているのは、このスタンレーＮＳＸのみという状態だ。そして、２位のアステモＮＳＸとは14ポイントという大差がついた（厳密には２位は牧野任祐になるが、ここではあえてマシン単位で言及）。

なお、車種ごとで言えば、今季はＧＴ‐Ｒが劣勢と言われているものの、第５戦終了時点に限って見れば、30ポイント弱の位置に３台が集中している。これより明らかに上回っているのは、ＮＳＸ、スープラが２台ずつのみで、イメージほど劣勢ではないことを数字が示している。これはＧＴ‐Ｒが決勝で、グリッドよりも上位でフィニッシュしているからであろう。

それが顕著なのがランキングトップのスタンレーＮＳＸで、とくに中盤３戦で力強いレースができており、これが大差をつける原因のひとつになっている。また毎年タイトル争いに絡むモチュール　オーテックＧＴ‐Ｒ、ＺＥＮＴセルモＧＲスープラが今年は沈黙気味で、それに加え、ポテンシャルがあるはずのＡＲＴＡ　ＮＳＸ‐ＧＴが決勝で結果を出せていないことも、スタンレーＮＳＸの独走を許している理由と言えるだろう。さらには、スタンレーＮＳＸは決勝で上がってくる展開が多いが、それを間接的にアシストしているのがダンロップユーザーの２台の存在だ。モデューロＮＳＸ‐ＧＴとレッドブル　モチュール無限ＮＳＸ‐ＧＴが、いずれも予選の一撃で速さを見せている。だが、決勝ではペースダウンすることが多い。つまり、この２台がグリッド上位にいることで、スタンレーＮＳＸのライバルを下位グリッドに押し下げ、"決勝型"の戦いがしやすくなっていると言える。

さて、残り３戦を残しての14ポイント差は、果たして大きいのだろうか。シリーズ５戦終了時点で、これほどの大差がありながら逆転した年が過去にあったのか。じつはあったのである。それが２０１６年。なんと今季よりも多い15ポイント差を逆転している。この年は第３戦で予定されていたオートポリス戦が震災の影響で中止となり、その代替戦として、最終戦もてぎの予選日、決勝日にそれぞれ「第３戦」「第８戦」として行なわれた。つまり、このレースウイークで調子が良ければ２戦分の大量得点が可能となるわけで、この２連戦で37ポイントも荒稼ぎしたデンソー　コベルコ　サードＲＣ　Ｆが逆転チャンピオンを決めたのである。

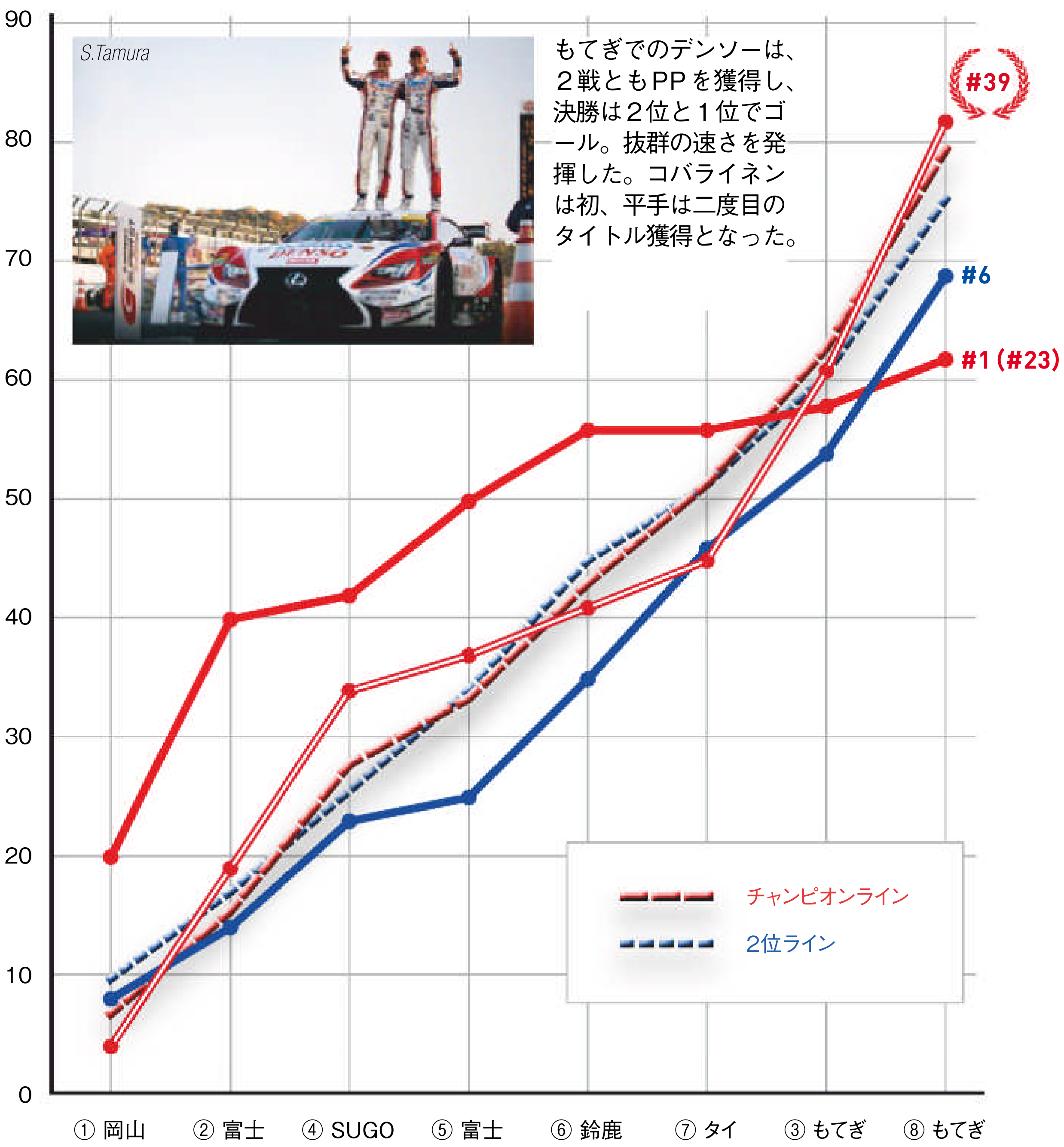
イレギュラーなシーズンではあったが、この逆転劇はなかなかセンセーショナルな出来事であった。なお、その前年の２０１５年はモチュール　オーテックＧＴ‐Ｒがタイトルを獲得したが、その年は通常どおりのシーズンでありながら12ポイントの差をひっくり返している。

このように12、15ポイント差を逆転した年が過去にあり、今季の14ポイント差は果たして安泰と言えるのか。現在ランキング３位につけるａｕスープラまでの差が15ポイント。つまりこの３台までが、今季のタイトル争いに生き残っていると言えるのではないだろうか。

2016年 サードの大逆転劇
変則カレンダーのラス2で大量得点

2016年のサードは、第５戦終了時点では２位にいた。そのときの総獲得ポイントは41。その後の３戦で同じ41ポイントを稼ぎ、計82ポイントでチャンピオンに。逆に第５戦時にトップだったのは、前年王者のモチュールで、サードとは15ポイントも差があった。このときチャンピオンラインを超えているのはモチュールだけで、今季のスタンレー以上の独走っぷり。だが、残り３戦でわずか６ポイントしか獲れなかった。

■2016年GT500上位3台のポイント獲得推移



S.Tamura
もてぎでのデンソーは、２戦ともPPを獲得し、決勝は２位と１位でゴール。抜群の速さを発揮した。コバライネンは初、平手は二度目のタイトル獲得となった。



auは富士では勝てるレースを失ったものの、それ以外は充分強いレースを展開。前半担当の関口が燃費を稼ぎ、後半の坪井が攻めるというパターンがうまく機能している。

M.Hirata



アステモはauとは逆に、富士でラッキーな優勝（ピットインのタイミングがFCYと重なる）を拾い、それ以外でもしっかり戦えていることが大きい。

M.Hirata

の開発競争

シリーズ後半の開幕戦といえる第5戦SUGOで
15台中13台が2基目のエンジンを投入した
空力開発ができないレギュレーションの下で
“伸びしろ”に占めるエンジン性能の割合は大きい
タイトル争いは、2基目のエンジンに託された

GT-Rが燃費向上で逆襲へ

2021年も折り返しの一戦を終えたスーパーGTだが、9月11~12日の第5戦は2年ぶり開催、20年規定のGT500車両にとっては初挑戦になるSUGOでのレースを、12号車のカルソニック インパルGT・Rが獲る結果となった。

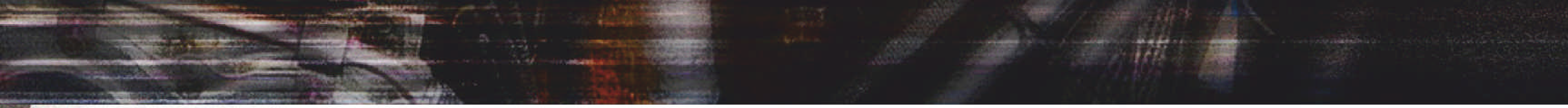
そこからちょうど2年前の9月、同じ日付に鈴鹿サーキットでシェイクダウンの日を迎えていた現行規定GT・Rは、完全ブランニューモデルのトヨタGRスープラがマイレージを重ねていくのとは対照的に、センサー類や新ECUへの適合置き換えに苦しみ、ほとんど周回数を稼げないまま走行を終了。続く10月に実施されたオートポリスの合同テストでも、触媒トラブルで貴重な走行時間を奪われるなど〝出遅れ感〟をともなうスタートとなった。

それはニッサン陣営とて百も承知の事態で、この20年シーズンから『NR20B』の型式へと更新されたエンジン開発面でも「新たな燃焼方式」に取り組んでいたこととあわせ、難しさに拍車を掛けるいくつもの条件を背負い込むこととなった。

しかし、2年連続と異例の早さで名称変更に踏み切った21年仕様の『NR4S21』は、モータースポーツ・ユー



M.Kamio
M.Kamio
M.Kamio





燃費率＝パワー

続・新次元

［2基目のエンジン検証］

Text : 太田進之介（Shinnosuke Ohta）
Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／NISMO

SUPER GT 2021
「逃げ切りは許されない。」
GT500 タイトル争いの行方

スを生い立ちに持つコスワース（ペクテル）製ＥＣＵから、量産車の希薄燃焼制御に由来するボッシュ製ＥＣＵへの適合置き換えも進み、筒内ＣＦＤを中心とした解析技術の高精度化、エンジン全体の強度や高まる燃焼圧対策を経たうえで、急速燃焼面でのアップデートが続いてきた。そんな状況でシーズン2基目を投入したＳＵＧＯ戦の現地予選後には、ニッサンの陣頭指揮を執る松村基宏総監督がその概況を次のように説明してくれた。

「エンジンも後半戦に向けて確認を取ったなかでは、計画どおり順調に性能を発揮できている。我々のなかで目標を立てたことの進化ぶんは、一応は果たせたつもりでいます。（予選ではセカンドロウ3番手だった）12号車に関しては、鈴鹿でもタイヤが合えば充分速かったですし、そのまま2位に入れて本来なら優勝だった」と、実質的〝ラウンド4〟となった前戦からの手応えも口にした。

その鈴鹿は、周知のとおり現行規定のニッサン陣営にとって〝ゲンのいい〟サーキットであり、エースカーのモチュール オーテックＧＴ-Ｒが年跨ぎの3連勝を果たしている。その背景には、手元で明らかになっている第3戦のピット作業静止時間の数値比較だけでも、改善があることが見て取れる。

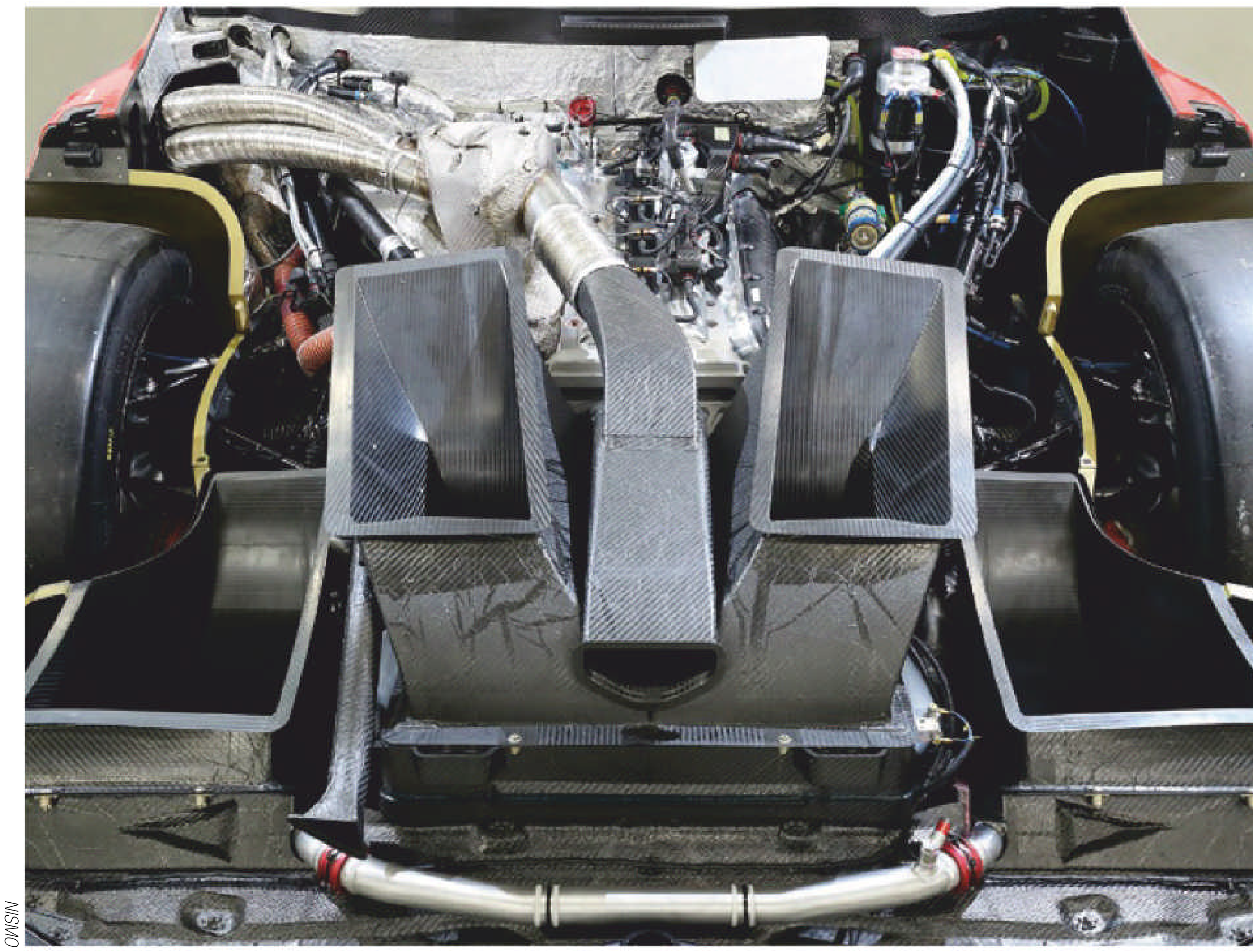
もちろん参考程度の比較ながら、ホンダ陣営のレッドブル モチュール無限ＮＳＸ-ＧＴが31・0秒、トヨタ陣営のＺＥＮＴ セルモＧＲスープラが32・8秒なのに対し、モチュールＧＴ-Ｒも31・6秒とビハインドがないどころか、ライバルに対し遜色ないタイムで送り出せている。ある程度の指標でしかないものの、燃料給油量の少なさ

NR4S21 ●NISSAN GT-R NISMO GT500



N.Mitsuhashi

ARTA NSXとレッドブルNSXを除き、第５戦SUGOで２基目のエンジンを投入。モチュールGT-Rは第２戦富士でのエンジンブローにより、翌戦からエンジンを載せ換えているが、それはスペック１。そのままSUGOの予選まで戦い、決勝前にスペック２に換装している。そのSUGOでは、GRスープラ勢とGT-R勢にエンジントラブルが発生。とくにGRスープラは深刻な様子もうかがえ、その原因によっては次戦オートポリスで３基目の投入があるかもしれない。もしそうなれば、SUGOでのモチュールGT-Rがそうであったように、決勝でペナルティストップ５秒が科せられる。タイトル争いに大きく影響することになるが……。ただ、ノートラブルのホンダ陣営では、それゆえに「レースでは抑えて走っていた可能性がある」と、ライバルへの警戒を口にする。



NISMO

は『燃費の良さ＝エンジン性能の高さ』に直結する数字となる。

「かつてはオートスポーツさんなどに『長～いあいだ、給油してんじゃないか』って言われたこともありますしね（笑）。でもいまはですね、見ていただくと分かるように、あまり遜色ない時間でピット作業と給油をしているのは明白ではないかと。燃費を改良したぶんというのは、間違いなく21年仕様ということで反映はできてますよね。もちろん（タイヤ交換など）何らかの作業で差が出たり、インラップ／アウトラップで差が出たりはするんですが、全体で言うと戦えないレベルではない、ということにはできたかな。そう見ていただけるとありがたいですね」と松村総監督。

優位性を築くNSX-GT

この省燃費＝高出力の図式は、あらためてにはなるものの14年から現在に続くＮＲＥ（ニッポン・レース・エンジン）と呼ばれる２ℓ直列４気筒直噴ターボのレースエンジン開発の基軸ともなっており、燃料流量リストリクターの採用もあり『燃費率＝パワー』という新次元の開発競争が続いている。

当然、限られた燃料から効率よく出力変換するため、混合気を極限までリーンにして比熱比を高め、規制されていない空気をうまく活用して押し込み、圧力を高めた状態で急速希薄燃焼が実現できれば、そのぶんだけピークパワーの進化は続く。

この燃焼時の筒内空気量を高める『リーンブースト』と呼ばれる方向性に向け、17年にはニッサン、ホンダ、トヨタの3社合意で共通タービンのサイズを大径化。しかし加圧された吸気は温度上昇するうえ、高過給圧と希薄燃焼の相乗効果により、市販ハイオクを使用する規定のＮＲＥではノッキングとの戦いとなり、その吸気冷却やノック抑制技術も進化してきた。

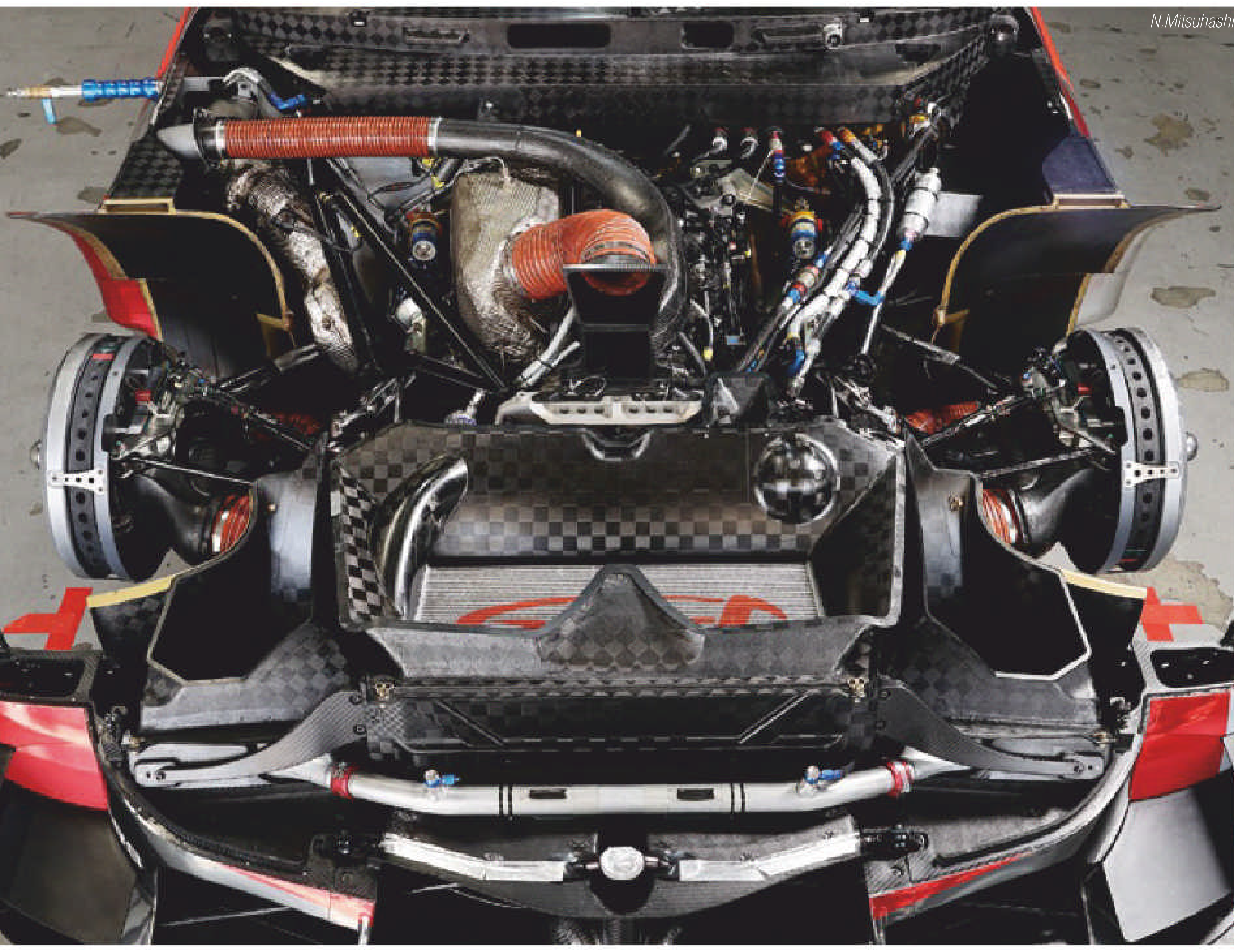
その面で、現状は優位を築いていると考えられるのがホンダ陣営。現行の20年規定車からついにＦＲ化を果たしたＮＳＸ・ＧＴだが、それ以前はインタークーラーの冷却効率で苦心するミッドシップレイアウトの車両で戦ってきた。ときにはコクピット背後に背負うエンジンブロックの直上であったり、ときには吸気側の底面に搭載して車体の運動性能を優先してみたりと、冷却面ではおよそ理想的とは言えない位置にインタークーラーが配されていた。その対策としてホンダ陣営が選択したのが、吸気流路の徹底した『圧力損失の低減』だった。

基本的にコンプレッサーで加圧された空気は、圧縮したことで温度が上昇する。その際、現行規定では最大過給圧力（ブースト圧）に上限はなく、現状はほぼ3ｂａｒ以上の過給圧が推定されている。しかし、温度上昇により空気密度が下がれば、もちろんノッキングの危険性は高まっていく。そこで

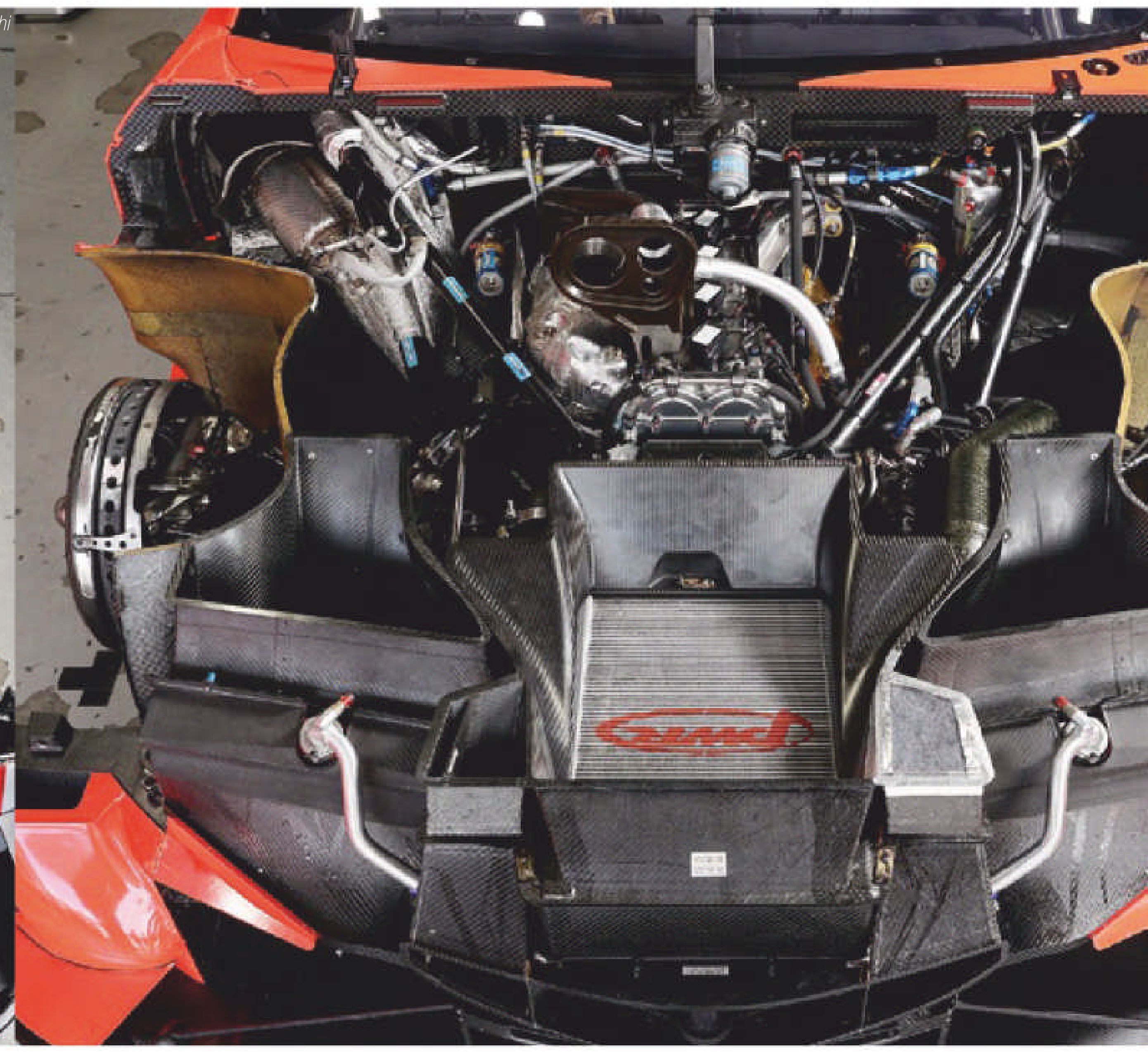


RI4AG ●TOYOTA GR Supra GT500

HR-420E ●HONDA NSX-GT



N.Mitsuhashi



2基目ノートラブルはNSXのみ。だが「まだ本当の3社のバランスではない」

インタークーラーからポート形状、バルブ背面など加圧した吸気がスムーズに筒内流動できるようなデザイン設計を追求したホンダは、エンジンのフロント搭載化で吸気冷却面での課題が一気に解消。その開発方向性により、いまではアドバンテージも手にし、昨季より投入の『HR・420E』は「アンチラグを使用しない」状態でもエンジンのドライバビリティを損なうことなく運転できる状況を生み出した。

もちろんポートからの吸気流入やタンブル形成のみならず、燃料の多段噴射と噴霧の方法、そしてエキゾースト側の長さによる排気とトルクの特性など、燃焼室はあらゆる条件を勘案して形づくられている。希薄混合状況でも急速燃焼を実現するプレチャンバーの理解と活用を含め、現状「優位性がある」という事実は、シリーズでもっとも燃費に厳しく、ドライバー交代の規定周回数となる3分の1を超えてもピットウインドウが開かないツインリンクもてぎ戦の現地にて、ホンダのGT500開発統括を務める佐伯昌浩LPL（ラージ・プロジェクトリーダー）が次のように明言している。

「もてぎは3分の1では燃費が足りなくて（ピットに）入れないサーキットなんですけど、燃費的な面で言うピットウインドウが、ちょっとホンダのほうが広いんだな……っていうのは見受けられました。チーム側が『燃費ウインドウの一番ミニマムで入れてクリアなところを走らせよう』という戦略をあのタイミングで採った。だから、燃費の部分にはまだホンダに優位性があるのかな」

上位のおもなライバルに対して3周以上早い24周目を皮切りに、続く周から段階的にほぼ全車がピットへ飛び込んだホンダ勢は、結果的にスタンレーNSX・GTがレースを制覇。鈴鹿を経てアステモNSX・GTやモデューロNSX・GTとともに2基目を搭載したSUGOでは、燃料流量リストリクターで2ランクダウンの措置を受けながらも、スタンレーNSXが2位表彰台を獲得する強さを披露した。

「2基目のエンジン投入、適用にあたって、やはり我々も走行テストの機会がほとんど限られていて、かなり不安を抱えて持ってきた」という佐伯LPLに対し、「2基目のエンジンが載ってくれたお陰で、ようやくクルマとして完成形に近づけたのかな（笑）」と冗談混じりに語るのは、NSX・GTの車体開発を率いる徃西友宏氏。

「車体側の基本設計は20年型を作ったときですから、かなり前なんですけど、エンジン出力の対他競争力というか『パワーは）この辺で仕上がってくるであろうから、車体側はこういうふうにしようかな』というように考えていくわけです。でもフタを開けると『エンジン性能差はこのくらい』『車体性能差はこのくらい』と、ライバルと一緒に走るとどんどん明らかになっていく。SUGOはこういう結果になりましたけど、他社さんも当然これで終わりではないので、今回はたまたま他社比で良いレースが走れた」と、徃西氏は第5戦決勝後に表彰台両脇占拠、5台全車ポイント獲得のレースを振り返

Rd.1~5 予選Q1 最高速

Rd.4 もてぎ

No.	SW（実ウエイト/燃リス）	Max Speed
36	30kg	258.993
38	10kg	257.757
16	0kg	256.532
19	10kg	256.532
37	46kg	256.532
39	26kg	256.532
8	14kg	255.319
12	6kg	255.319
14	70kg（36kg/-2）	254.717
1	22kg	254.118
64	2kg	254.118
24	0kg	253.521
3	16kg	252.336
23	0kg	252.336
17	52kg（35kg/-1）	251.748

GR Supra	256.844
NSX-GT	254.367 (-2.477)
GT-R	253.378 (-3.466)

Rd.2 富士

No.	SW	Max Speed
37	24kg	296.703
39	16kg	295.890
14	40kg	295.082
38	10kg	295.082
36	30kg	294.278
12	2kg	293.478
17	12kg	293.478
8	8kg	292.683
23	0kg	291.892
24	0kg	291.105
1	6kg	290.323
16	0kg	290.323
19	0kg	290.323
64	0kg	289.544
3	4kg	288.770

GR Supra	294.560
GT-R	291.311 (-3.249)
NSX-GT	291.270 (-3.290)

Rd.1 岡山

No.	Max Speed
14	289.544
19	288.770
12	288.000
23	288.000
38	288.000
39	288.000
8	286.472
16	286.472
24	286.472
1	286.472
37	285.714
3	284.960
36	284.960
64	280.519
17	279.070

GR Supra	287.498
GT-R	286.858 (-0.640)
NSX-GT	283.801 (-3.697)

った。

一方の佐伯LPLも「我々には発生しなかったけれど、ほかの2メーカーはちょっとエンジン系のトラブルが出ていたような雰囲気があった。なのである程度、途中からは抑えて走っていたんじゃないかな、と。これが本当の3メーカーのバランスではない、というふうに私たちは考えてます」と警戒を緩めない。

理想が崩れたGRスープラ

その対象と想定されたトヨタ陣営は、第5戦からGRスープラ6台全車が2基目のエンジンを搭載した。デビューイヤーからロードラッグな車体特性とレイクアングルを活用するセットアップ術もあり『最高速番長』の座を堅持してきた同車は、別表のとおり今季前半戦もその優位性をキープしてきた。

もちろん動的な車高の設定やドライビングの方法、最終コーナーの路面状況や周辺環境などで数値が揺らぐことはあるものの、ストレートエンドの速さはレースでの戦いやすさ（オーバーテイクの機会増加）に直結する。

その一方で、トヨタは伝統的に「アンチラグの使用」にもこだわってきた。21年仕様『RI4AG』1基目の最終戦となった鈴鹿の決勝後には、TCDでエンジン開発責任者を務める佐々木孝博氏も次のように語っていた。

「燃費のマネジメントをするんだったら『こういうやり方も、こういうやり方もありますよ、これだけ良くなりますよ』っていう提案はいろいろベンチシミュレーションで解析して、それをチームさんにはデータとして共有しています。そこから先も我々はお任せしてるんですけど、燃費競争という意味からすると『燃費を抑える走り方で最良はどうなんですか』っていうのは当然考えますし、それを効率的にやるにはどれが良いのか、ってことは一応やっています」と続ける佐々木氏。

「それでも我々は今後もアンチラグを『消す』ってことはしないので。消すと燃費が良くなるのは分かっている。でも、ちゃんと気持ちよく走れなくなるのは困るし、もちろん消して走る競争だったらやりますけど……なんて言うか、その状況に合わせて、ですね」

一般的に燃焼効率を高めていくと、必然的に燃焼圧（P-Max）も高まりエンジン全体の剛性や強度が不足してくる。シリンダー内部の圧力が高まれば、ブロックやシリンダーヘッドを強化する必要があり、ピストンやコンロッド、吸排気バルブ、果てはクランクシャフトまであらゆる部分で対策を施す必要がある。

各社とも「強度面で限界」との声が聞こえた時期を経て、現在は数年先の出力進化を見据えたレシプロ系を採用できているようだが、依然としてブロックやヘッドなどの大物部品は登録制となっており、開発凍結の3年間は新規登録ができない。ただし、シーズン

Rd.5 SUGO

No.	SW（実ウエイト/燃リス）	E/G spec.	Max Speed
12	16kg	2	260.241
19	40kg	2	260.241
24	22kg	2	260.241
38	22kg	2	259.615
39	28kg	2	259.615
64	4kg	2	258.993
14	70kg（36kg/-2）	2	258.373
17	60kg（43kg/-1）	2	257.757
36	64kg (47kg/-1)	2	257.757
37	56kg（39kg/-1）	2	257.757
16	20kg	1	257.143
3	56kg（39kg/-1）	2	256.532
8	26kg	1	255.924
23	44kg	1	255.924
1	80kg（46kg/-2）	2	254.118

※#24はQ1未計測のためFPの最高速

	Max Speed
GR Supra	258.893
GT-R	258.235 (-0.658)
NSX-GT	256.787 (-2.106)

Rd.3 鈴鹿

No.	SW（実ウエイト/燃リス）	Max Speed
64	2kg	271.950
19	40kg	271.111
38	16kg	271.111
12	6kg	269.448
36	52kg (35kg/-1)	269.448
39	28kg	269.448
3	26kg	268.624
23	4kg	268.624
24	0kg	268.624
37	54kg (37kg/-1)	268.624
8	26kg	267.805
16	16kg	267.805
14	70kg (36kg/-2)	266.991
17	52kg (35kg/-1)	266.182
1	64kg (47kg/-1)	263.784

	Max Speed
GR Supra	269.456
GT-R	268.830 (-0.626)
NSX-GT	267.505 (-1.951)

空力等の別要素も働く最高速だが、エンジンパフォーマンスを検証するための指標として、ここまでの5戦、予選Q1での各車の最高速をまとめてみた。1基目のエンジンとなる前半4戦は、ときに軽いライバルが割り込んでくることもあるが、GRスープラが抜き出ていた。ほとんどで2基目の投入タイミングとなった第5戦SUGOでも、その優位性に揺るぎはない。ただ、燃リス1ランクダウン、実ウエイトも近い17号車、37号車、3号車を比較すると、ほぼ横並びの状況。昨季はGT-Rが苦しんでいたが、それだけエンジンパフォーマンスを高めてきたと言える。1基目も含め、NSX勢に勝ることも多かった。ただし、最高速では下位に並ぶNSXではあっても、選手権をリードしているのは、そのNSXだ。エンジンと車体のバランスという面で、最適解を見つけているのかもしれない。

エンジンパフォーマンスは、さらに肉薄。

2基目に向けての機械加工申請は可能で、ポートの形状変更やピストンやコンロッド、カムシャフトの変更も可能となる。しかし、実際にそれほど大掛かりな変更になれば、燃焼にまつわるすべての領域に影響が出る。

そこで有効活用したいのがシリーズお馴染みのハンデ制度で、今季から名称を変えたサクセスウエイト（ＳＷ）も、50kgを超えると3段階で燃料流量のランクが絞られる。つまりウエイト搭載量が増えるタイミングではおのずと燃焼圧が下がる状況でのドライブが続き、エンジンへの負荷が和らぐ状況が生まれる。

次戦の第6戦オートポリスまではポイント×2kg、第7戦もてぎはポイント×1kgのＳＷとなり、最終戦の富士は恒例ノーウエイト戦になることや、季節による外気温差まで考慮に入れた戦い方が求められる。

気温が低ければ空気密度は高まり、リーンな空燃比を維持した場合でもタービンコンプレッサーの仕事量を減らすことができる。しかしオートポリスのような山間の高地で空気が薄いことを考慮すれば、当然のようにターボの仕事量は増やす必要が出てくる。

得意な富士で最終決戦を迎えるトヨタ陣営は、本来なら2基目を投入したＳＵＧＯからオートポリスにかけて燃リス組はポイントを稼いでしのぎ、ウエイトの降りる冬場のもてぎ、そして富士でエンジン性能をフルに発揮させて勝負……というかたちが理想だったはず。実際、同規定が始まって以降のレクサスＲＣ ＦやＬＣ500も、そうしてタイトルを勝ち獲ってきた実績がある。

しかし「エンジン本体は無事」というウェッズスポーツ アドバンＧＲスープラを筆頭に、ＺＥＮＴ ＧＲスープラやキーパー トムスＧＲスープラ、そしてエネオスＸプライムＧＲスープラもＳＵＧＯで貴重なポイントを失うなど、陣営全体にシーズン戦略の見直しが迫られている。

一方のホンダ陣営は、そのＳＵＧＯでレース前半をほぼ支配しながら、足元をすくわれたかたちのＡＲＴＡ ＮＳＸ‐ＧＴに待望の2基目が搭載される。また「全体としては最初のころに出ていたトラブルが減って、少し落ち着いてきている」（松村総監督）とも語られたニッサン陣営も、エンジンの「マイナートラブル」でＳＵＧＯを落としたクラフトスポーツ モチュールＧＴ‐Ｒにオートポリス制覇の期待が懸かる。

ドラッグ覚悟でフロントのダウンフォース獲得を狙ったＮＳＸ‐ＧＴ以上に、相対的ハイダウンフォース型の現行規定ＧＴ‐Ｒは、今季ここまで鈴鹿、ＳＵＧＯとコーナリングコースで連勝を飾ったことになり、路面条件が異なるとはいえ同じ中高速レイアウトのオートポリスでも快走が期待できる。もちろん、ＳＵＧＯと同様に2年ぶり開催という条件に対し、全メーカーともタイヤ選択を含めた開発陣の緻密なシミュレーションも要求される。

連勝の好調さか、開発面の優位性か、それとも逆襲を期した巻き返しか。21年シーズンもいよいよ終盤戦を迎える。



T.Ogasawara

中嶋 一貴

Kazuki Nakajima

元F1ドライバーであり、ル・マンの覇者であり、SF王者。現在は主戦場がWECのため、スーパーGTにはエントリーしていないが、JSPORTSの解説を度々務めている。



S.Yoshida

武藤 英紀

Hideki Mutoh

インディで活躍した後、国内に戻りGT300でタイトル獲得。今季はスタンレーで、病欠の牧野任祐の代役として序盤ドライブ。その後はホンダのリザーブとして毎戦帯同。



T.Moriyama

Round 6 **AUTOPOLIS**
Round 7 **MOTEGI**
Round 8 **FUJI**

現役ドライバーが外から見たら、
今季のGT500の勢力図は
どう見えるのか？

“ドライバー目線”でぶった斬り

残り3戦の勝者は？

VIEWPOINT

今年のチャンピオンは？

スタンレーNSXが14ポイントリードで残り3戦を迎える
タイトル争いは3台のマシンに絞られた感があるが
この3チームでの走行経験があり
かつ現在は離れたポジションでスーパーGTを見ている
中嶋一貴と武藤英紀が、今季の同シリーズをぶった斬り

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



ドライバーとしての目線を持ちながら、現在はエントリーすることなく俯瞰でスーパーGTを見ている。そんな立ち位置の中嶋一貴と武藤英紀に、今季の同シリーズはどのように映っているのだろうか。まずは今シーズンのこれまでの印象を聞いてみた。

「スタンレーNSX・GTが強いということ。常にレースで強いですよね」

そう語るのが一貴だ。

「予選が悪くても決勝で必ず上がってくる。前半スティントは牧野（任祐）選手があえていかず、基本ミニマムの周回数で入る。その後、山本（尚貴）選手がフレッシュタイヤで好タイムを刻み、順位を上げるという戦略がうまくはまっていますね」

近年のGTは、前半スティントが短くなる傾向にある。そのほうがセーフティカーやFCYのリスクを回避できるほか、仮にタイヤ選択を誤った場合に被害を最小限に収めることができるというメリットがある。規則上、ひとりのドライバーはレース距離の3分の1をドライブしなければならないが、スタンレーNSXは前半スティントをほぼこのミニマムでピットインしている。つまり、毎戦アンダーカットを基本戦略としているのだ。スタンレーNSXはこれまでの5戦中Q2進出は一度しかなかったが、この戦術によってQ1落ちしたレースでは平均7ポジション以上も追い上げている。

ただ、これを成功させるには、NSXのエンジンの燃費の良さが必要になる（もちろんタイヤ交換作業の早さがあることも前提）。トヨタがこの作戦に対抗しようにも、ミニマム周回でのピットインでは後半スティントの給油量が足りないのである。

ところで後半がロングスティントになると、終盤のタイヤの状況は厳しくならないのだろうか。「たしかに厳しくはなるだろうけど、まわりのクルマもそれに近くなり、結果抜くまでにはいかない」と一貴は言う。

また、スティント後半でもアドバンテージを保つことができるのは、マシンのセットアップにも理由があるようだ。武藤が言う。

「スタンレーNSXは、今年はエンジニアが変わったぶん、最初は探り探りのところがあったけど、中盤からはまとまってきましたね。スティント後半にがんばれるように、リヤのスタビリティが高い味付けになっているんだと思う。エンジニアとドライバーとのマッチングも良いのだと思う」

「チーム自体もまとまりがある」と言う武藤。オフのウインターテストから開幕戦にかけて、牧野の代役として同チームで走っていただけに、なかにいてもそれは感じたのだろう。

アンダーカット戦略が毎戦のように決まっているスタンレーNSXに対し、武藤が懸念しているのがARTA NSX・GTの存在だ。

「一発も決勝も良いのに、いけそうでいけていない。理由？ よく分からないですね。ただ、スタンレーNSXほどのチームのまとまりはないような気がする。タイトルを獲っている獲っていないという、経験の差もあるのかもしれない。クルマの動きを見る限り、よく曲がっているし、悪くはなさそうなんだけど……」

第5戦SUGOに関しては、予選日



S.Yoshida

第２戦までは順調だった元王者のエネオス。もてぎ以降は、決勝で這い上がれることなく３戦連続でノーポイントとなってしまう。とくにSUGOではトラブルでリタイアし、厳しい状況に立たされる。



M.Kamio

第３戦鈴鹿ではニッサン勢が表彰台を独占したが、その輪に入れず悔しい思いをしたカルソニック。だが、SUGOでは６年ぶりの優勝を遂げ、一貫、武藤ともに「良かった」と語る。



K.Masuda

「NSXはオールマイティではありつつも、ピンポイントで速いところもある。スタンレーはチームのまとまりがいい」と武藤。NSXは信頼性も高く、連覇の可能性は高い。

の走りは、スタンレーNSXよりもむしろARTA NSXのほうが良く見えたほどだという。

カルソニックの優勝は大きい

では、対抗馬となるスープラはどうか。武藤は「安定感の高さ」を挙げる。

「クルマは安定しているように見えますね。トヨタ陣営のどこのチームも欠点がなく、突出した速さはないけど、バランスは良さそう。NSXのほうが尖ったイメージがあるかな。元ヨコハマユーザーとしてうれしいのは、もてぎでウェッズスポーツGRスープラが活躍したこと。スタッフのことはみんな知っているし。自分が履いているときも、最後のほうは良いものをつかんでいる雰囲気はあった。その精度が上がり、かたちになってきたのだと思う」

スープラのマシン特性としては、武藤はやはり「まっすぐの速さ」を挙げる。「たぶんドラッグが少ないんだろうけど、ストレートエンドはとくにそう。だから富士は強いはず」と言う。

トヨタ勢のなかで、唯一タイトル争いに絡みそうなのがauトムスGRスープラだ。元トムスの一貫は、今季の同車について「いいレースをしている」と語っている。同チームのもう1台のキーパー トムスGRスープラは、今季は若干苦戦しているように見える。

「でも悪いわけではないと思います。例年と比べれば噛み合わないところもあるとは思うけど」

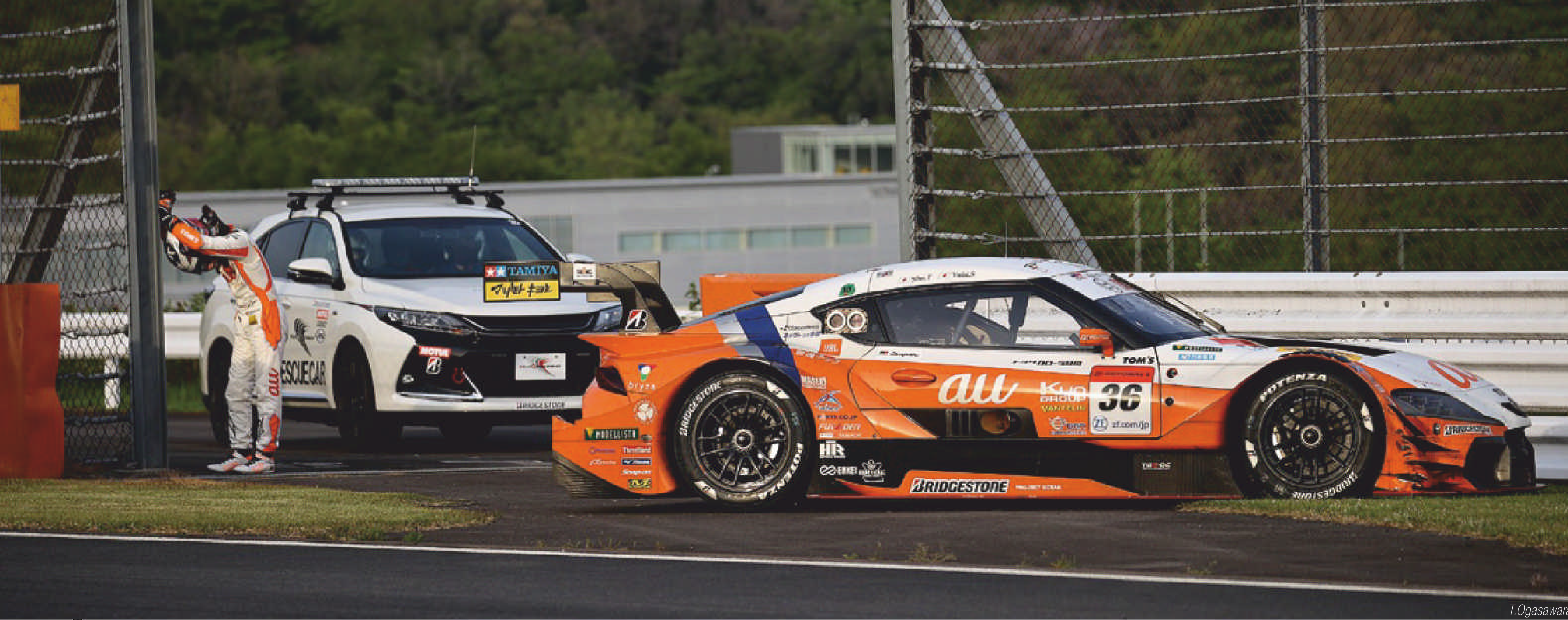
突出した速さはないものの バランスが良く安定して見えるスープラ

今季はコロナの影響でサッシャ・フェネストラズの来日がかなわず、急きょ阪口晴南が代役を務めるかたちで戦ってきた。元王者でもある平川亮の相棒役を、急造のルーキーが背負うのはやや荷が重いが、それでもGT500ほぼ未経験でよくやってきたと言うべきだろう。なお、フェネストラズはスーパーフォーミュラ第6戦もてぎにエントリーしており、その翌週に行なわれるGT第6戦オートポリスでもドライブすると思われる。



Y.Yoshimi

開幕戦岡山はトヨタ勢が上位独占。このときは「今季はスープラの誰かがチャンピオン」と思わせた。「なぜ岡山でスープラが速いのか、いまだに分からない」と一貫は笑う。



T.Ogasawara

今季のauは「いいレースをしている」と一貴。第２戦富士では、駆動系のトラブルによって優勝は幻となってしまったが、他のラウンド含め、そのレースは総じて悪くない内容だ。

トヨタ勢で気になる点は、第5戦SUGOで頻発したトラブルのことだ。

「SUGOでNSXと明暗が分かれてしまった感がありますね。スープラはそれまではわりと順調だったと思います。鈴鹿ではたしかに予選では沈みましたけど、決勝ではちゃんと上がっていったから」

SUGOでは、スープラの3台にトラブルが発生した。ちょうど今季2基目のエンジンを投入したタイミングだったので、「ニューエンジンに不具合が生じたのではないか」と噂された。そして、その噂が立ち消えることなく現在に至っている。つまり、「次戦でスープラは3基目のエンジンを入れる」と囁かれているのだ。それが全6台すべてなのか、一部なのかは分からない。いずれにせよ、3基目搭載となればペナルティを受けなければならず、シリーズ展開に大きく影響する。「スープラ3基目エンジン投入」を前提に、さらに一貴に聞いてみた。

「それがもし本当ならば、かなり痛いと思います。もう1基入れる場合、前のスペックに戻さなくてはいけないのか、現状でいけるのかも重要です。耐久性の面でつまずいた場合、いままで積み上げてきたものから立ち戻る必要が出てきます。ただ、唯一救いがあるとしたら、次がオートポリスであること。あそこは天候にしろ、ピックアップにしろいろいろなことが起こるから」

オートポリスは不確定要素が多いコースで、速さと結果が必ずしも一致しない。運に左右される面も多く、ライバルが順当にフィニッシュできないなかでのペナルティならば、ダメージを少なく抑えることができるからだ。

スープラ同様にニッサン勢も、前回のSUGOでトラブルが発生している。モチュール オーテックGT・Rは予選後にエンジンを交換し、クラフトスポーツ モチュールGT・Rは決勝中に不具合が出てリタイアとなった。クラフトスポーツGT・Rは2基目に問題が生じたことになるが、同じ2基目でカルソニック インパルGT・Rが優勝しているので、トヨタ勢のような深刻な状況ではないようだ。

一方、ホンダ勢はSUGOでは3台のNSXに2基目のエンジンを投入したが、トラブルフリーで走り抜いている。ウインターテストから開幕戦までスタンレーNSXをドライブした武藤は、「テストのときからトラブルは起きていない。要改善となるようなこともないですね。そういう意味では、今年もホンダはチャンスかもしれない」と語っている。

NSXとスープラが戦うなかで、ややNSX有利、それをGT・Rが追うイメージが強い今季ではあるが、第3戦鈴鹿で表彰台を独占し、第5戦SUGOではカルソニックGT・Rが優勝。「苦労している印象だけど、獲るべきところで獲った」と一貴は言う。ニッサン勢がタイトル争いにしっかり食い込んでいるわけではないが、かと言ってGT・Rがランキングで下位に沈んでいることもない。武藤は、「カルソニックGT・Rが優勝したことが大き

今季２台に増えたDL勢。予選の速さは他を圧倒している。「タイヤの使い方に関しては、一発も、決勝も経験が多いぶんモデューロのほうがうまいかな」と武藤。



M.Hirata

第３戦鈴鹿では、GT-Rが1-2-3を達成。とくにモチュールは鈴鹿では３連勝と相性の良さを見せた。ただ、GT-Rはハンデが軽い状態だったため、本当の実力はこれから。



N.Mitsuhashi

残り３戦の勝者予想

S.Kusakai



KAZUKI's Eye

S.Yoshida



MUTOH's Eye

第6戦 オートポリス

N.Mitsuhashi



#17 ?

「予想はとても難しい。ウエイトを考えればARTAだろうけど、天候やピックアップもあるし、スープラが本当に３基目のエンジンを入れるのかどうか、入れるなら何台に入れるかも関わってくるので。ペナルティがなければZENTとかキーパーでしょうか。ピックアップに強いアステモが来る可能性だってありそうです」（一貴）

N.Mitsuhashi



#8

第7戦 もてぎ

N.Mitsuhashi



#19

「速いクルマのハンデが半減したとしても、タイヤが決まればウェッズスポーツはくると思う。PPを獲った富士もくるかもしれないけど、予選は良くても決勝ではBSが巻き返す可能性がある。だからウェッズスポーツはもてぎに照準を合わせてくるんじゃないかな。ただ、高気温で強い傾向にあるので、涼しくなるとどうか」（武藤）

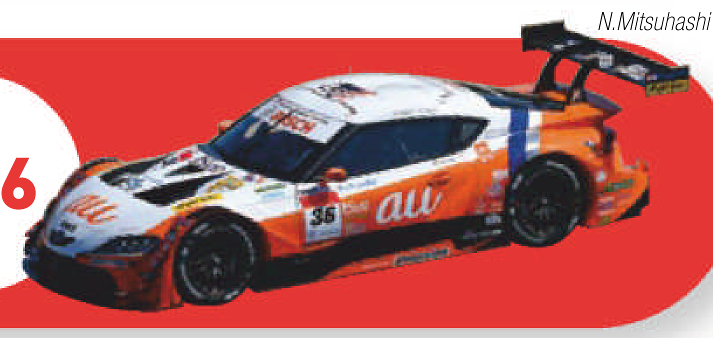
N.Mitsuhashi



#19

第8戦 富士

N.Mitsuhashi



#36

「富士はZENT、エネオスが得意なイメージ。でも、スープラ勢のどこがきてもおかしくないと思う。トヨタがチャンピオンになるには、auが勝ち、その後ろをスープラで埋めることだと思います」（一貴）「スープラの誰かがくるかと。予選はエネオスが速そうだけど、決勝はどうかな。平川選手と富士のパッケージは強いと思う」（武藤）

N.Mitsuhashi



#37

い」と言う。

「歴史あるチームが優勝することは、GT全体で見ても大きいと思います。ここ最近は、『なんであんなにハマっているの？』って、敵味方関係なく心配していました。クルマも跳ねていて乗りづらそうだった。路面にコンタクトしている時間が短くて、バンプで跳ねたあと暴れている雰囲気があった。あの跳ね方を見ているとダウンフォースがあるように思えない。低速コーナーと高速コーナーの差があるとか、絶対値はあっても安定して出ていないのかもしれない。でもSUGOではそうは見えませんでした」

モチュール、クラフトスポーツGT-Rは序盤のときからそのような症状は見られず、「もしかしたらタイヤとの相性の問題かもしれない」と武藤は言う。カルソニックGT-Rの優勝は、一貴も好材料であると受け止めている。

「トータルパッケージで厳しくとも、何かしらのきっかけになればいいと思う。ドライバーふたりは若いので、この優勝で何かをつかめたら今後の期待感もある。とくに松下（信治）選手は、海外で履いていたピレリとは違って、GT500用のタイヤの扱い方に戸惑いもあったと思う。その理解度が深まり、良いきっかけになればと思います」

オートポリスと富士がカギ？

2021年シリーズは残りはあと3戦。最後に各ラウンドごとの予想をふたりにしていただいた。

まずオートポリスは今季初開催であ

ARTAは今季何度もトップ争いを見せるなど、そのポテンシャルの高さは証明済み。「勝たないといけないという意識も重荷になっているのかもしれない」と武藤。

M.Hirata



アステモは、とにかくAPで強い。直近４レースで３回表彰台という結果を残している。ピックアップに苦労しない傾向もあり、スタンレーとしては最大のライバルと言える。

T.Ogasawara





T.Ogasawara

もてぎは路面がフラットで、かつ低荷重のコース。そのため内圧も低く設定することができる。ヨコハマが第７戦でも活躍する可能性が高いが、低い気温がどう影響するか。



S.Yoshida

近年はトヨタのエースとも言える平川の相棒を、今季はルーキーの晴南が務めてきた。例年ほどの強さはないものの、ラス２は平川の得意とするコースだけに、台風の目の予感。

り、しかも2年ぶりとなる。現行マシンでは2019年10月に行なわれた3メーカー合同テスト以来の走行だ。先述の一貴の言葉どおり、同コースは不確定要素が多い。天候に左右されやすく、ピックアップも起きやすい。また、フロントタイヤへの負荷が大きく、かつレイアウト的にアクシデントが発生する確率も高い。そんなコースを、シリーズ最重量で走る。最重量ということは、「速いマシンがもっとも遅く走る」＝「15台のポテンシャルがもっとも拮抗するラウンド」とも言える。

　ハンデ的にはARTA NSXが最有力で（SW：30kg）、一貴も武藤も真っ先に挙げる。ただし、荒れたレースになればなるほど随所での判断力やチームの総合力も必要になるため、決勝結果の予想は困難を極める。一貴は、2番目にハンデが厳しいアステモNSX-GTの名前を挙げるほどだ。

　第7戦もてぎは、ハンデが半減し、ランキング上位の重いマシンが少しだけ息を吹き返す。ただ、軽くてもてぎを得意としているマシンならば優勝も可能で、一貴、武藤ともにウェッズスポーツ スープラを優勝候補に挙げた。

　最終戦は、やはり富士に強いスープラがくると、ふたりの意見は一致。

「スープラがチャンピオンになるには、富士でauスープラが勝つしかない。そして、他のスープラがその直後をどれだけ埋められるか。そのなかにスタンレーNSXが食い込むようだと、かなり厳しいかと」

スープラ3基目のエンジンの噂の信用度
そしてオートポリスの結果が流れを変える

　そう語る一貴のチャンピオン予想は、「もしスープラ勢エンジン3基目という噂が、auスープラに影響するならば、8割くらいスタンレーNSX」と語る。

「スタンレーNSXは、予選が悪くてもあまり関係ないので、弱点が見当たらないから。スープラが対抗するには、最終戦までにいかに離されず、詰められるか。ただ、エンジン3基目の噂がauスープラに無関係であるならば、まだチャンスはあると思います。アステモNSXもポテンシャルはあると思います。でも、たとえアステモNSXが前でも、そのすぐ近くにスタンレーNSXはいる気がするので」

　武藤は、ターニングポイントをオートポリスと見ている。

「オートポリスでの獲得ポイントによって戦況は変わるはず。とくにアステモNSXはオートポリスで速いと思う。スタンレーNSXは独走しているけど、不安は絶対あると思いますね」

　チームクニミツ、リアルレーシングの両チームに所属していた武藤だけに、その言葉には信憑性がある。スタンレーNSXがどこかで0ポイントに終わることもあるわけで、そこでシリーズ展開は一気に動くことになるのだ。

2021年シリーズのチャンピオン予想

S.Kusakai



KAZUKI's Eye

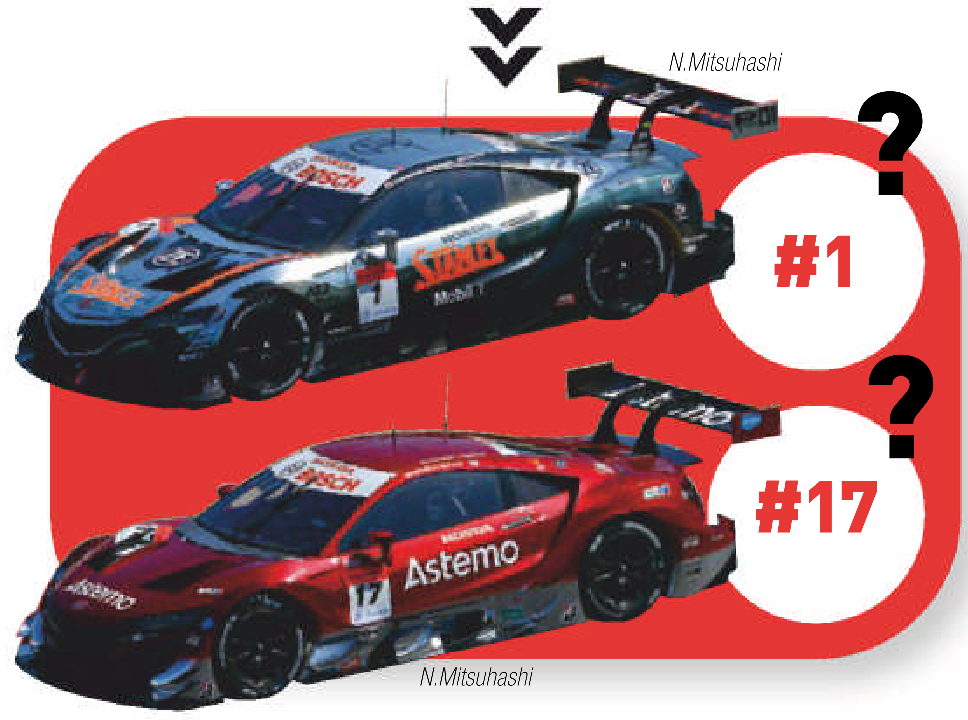


N.Mitsuhashi

S.Yoshida



MUTOH's Eye



N.Mitsuhashi

「スタンレーが最有力なのは間違いないでしょう。決勝で前半後ろに沈んでいても、後半は前にいて、穴がない。予選で強いアステモは、一発の爆発力をいかに安定して出せるか。スープラは富士までにどれだけ食らいつくかがポイントでしょう」（一貴）「最終戦が鈴鹿なら、スタンレーと言えるかなあ。鈴鹿で涼しくて軽いならそうだと言えるけど、富士だと分からない。スタンレーはスープラとポイント差が少ない状態で富士を迎えたら黄信号だと思います。アステモにとっては、オートポリスでどれだけ差を詰められるかが勝負でしょう」（武藤）

Super License.

チームスーパーライセンスの挑戦 2021

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP Round 3 FUJI

昨季に引き続き、2021シーズンのフォーミュラ・リージョナル・ジャパパン（FRJ）にフル参戦しているチームスーパーライセンス。第３大会富士スピードウェイ（９月25〜26日）では、三浦愛が今季のターゲットとして強くフォーカスしていたFRJ初優勝を挙げた。



「応援していただいているみなさまに、ひとつ結果でお返しできたのではないかと思います。次は自力で勝ち切りたい」（三浦）

そのレースはこの週末２レース目となるレース８。抜群のスタートを切り、３番手から２番手に。３周目には３番手に戻ったが、競り合う前の２台から離されずについていく。「（課題となっている）序盤のペース改善も進んできています」（三浦）という成果を見せ、トップを窺えるペースを維持していた。８周目にはその２台に接触があり、それに乗じて三浦は２番手に浮上。トップを走っている車両にはペナルティが科されると予想されており、松浦孝亮監督はペースをキープしつつ、チャンスがあったときのみ前を狙うよう指示。いつでも行ける態勢を保ったまま２位でゴールした。その後、当該車両にタイム加算のペナルティ。三浦が繰り上がり、FRJ初優勝が決まった。これは自身初のフォーミュラでのオーバーオール優勝ともなった。

これには松浦監督も「３番手に戻った後もしっかりついていき、それを優勝につなげることができた。序盤のペースも今季のベストのものを出せたと思います」と高評価。「大きな進歩を見せた週末。チームの士気も上がっています」。

畑亨志はマスタークラス初優勝を挙げた前大会もてぎからの好調をキープ。セッティングのアジャストも機能したレース９ではクラスファステストラップを記録するなど、富士でも週末を通して高いパフォーマンスを見せていた。だが、最上位フィニッシュはレース８のクラス４位と消化不良に。「もったいなかったですね。ただ、インフィールドではいいタイムを出せています。次のSUGOでは予選に重点を置き、全戦で勝ちを狙います」と雪辱を誓っていた。

そのSUGOではふたりとも一度テスト済み。「クルマの仕上がりも良くなってきていますので、ふたりとも優勝を狙うチャンスは充分にあると思います」（松浦監督）。チームはふたりのターゲットレベルをさらに上げて、第４大会に臨む。

三浦愛がFRJ初優勝、畑はFL記録など好調キープ



2021 Formula Regional Japanese Championship Rd. 3 FUJI results

Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
Race 7			2021.09.25 | Cloudy, Dry | 15 Laps		
1	28	Yuga Furutani	24'34"214	1'37"634	14
2	77	Ryunosuke Sawa	13"720	1'38"717	10
3	8	Ai Miura	14"246	1'38"599	10
12 / M7	7	Takashi Hata	55"736	1'39"382	15
Race 8			2021.09.25 | Cloudy, Dry | 15 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	8	Ai Miura	24'47"444	1'38"301	14
2	3	Sota Ogawa	0"661	1'38"331	12
3	5	Yusuke Shiotsu	1"601	1'38"340	12
8 / M4	7	Takashi Hata	22"921	1'39"510	4
Race 9			2021.09.26 | Cloudy, Dry | 15 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	77	Ryunosuke Sawa	30'05"526	1'36"953	10
2	28	Yuga Furutani	1"826	1'36"775	10
3	8	Ai Miura	9"684	1'37"428	10
10 / M5	7	Takashi Hata	52"982	1'38"896	9

M：マスターズクラスの順位　Fuji Speedway: 4,563 m





（上）三浦のレース９はPP（予選１回目のセカンドベストタイム順でグリッド決定）。ここでも鋭く加速し、トップで１コーナーへ。「スタートのうまさには天性のものもありますね」と松浦監督。（右）畑はレース７で受けた接触でマシンにダメージもあったようだが、マシンをなだめながらスピードを引き出していた。



XPB

もっと、強くなる。

マクラーレンの秘蔵っ子
飛躍の3年目と
「いま」を支える過去を語る

Lando Norris

Interview with ランド・ノリス

第15戦ロシアGP終了時点で5度の表彰台を獲得し
ランキング3位につけているランド・ノリス
21歳の若手は「経験とハードワーク」が
今年の飛躍を呼んだとしているが
その向上心はいまだ衰えることをしらない

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：LAT／XPB／McLaren

2021年のタイトル争いもいよいよ大詰め。ルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンの2強対決にファンの関心が集まるなか、開幕当初からしばしばヘッドラインを賑わしてきた第3の男の存在に気づいているだろうか。F1関係者のあいだでは早くから現役随一の才能を謳われ、メルセデスのエースやオランダ生まれのヤングガンをポテンシャルで凌ぐとさえ噂されたドライバーである。

今季タイトルを狙える立場のドライバーはいずれも、マクラーレンが自分の前を行き、しかも追いつくどころか下手をすれば置き去りにされかねない、という経験をしている。マシン性能を凌駕する走りを披露したそのドライバーの名は、ランド・ノリス。若手台頭が目覚ましいF1界で、満21歳は間違いなく最年少グループのひとりであり、並みいるタイトルコンテンダーに混ざると、身長170cmの短躯とあいまってますます異彩が際立つ注目株だ。今季すでに複数の表彰台フィニッシュを果たしていることからも分かるとおり、3年目を迎え何らかのブレークスルーがあったと見るのが至当だろう。その目覚ましい進化のわけを彼自身の言葉で語ってもらうことにしたい。

開口一番、「F1の門を叩いて足かけ3年、少しはいいところを見せないとね」とノリスは言う。

「昨年のアブダビを5位とまあまあの成績で終えて、新シーズンに手応えを感じていた。それだけ仕事にも熱が入る。エンジニアと一緒の時間が格段に増えて、冬のあいだはもちろん、開幕後もシミュレータとかに入り浸っていたよ。グランプリウイークの前後は欠かさずやったんじゃないかな。エンジニアと額を突き合わせ、とことん話し合った。もうこれでもかってくらい、がむしゃらに働いてさ。そうこうする

うちに、自分のなかに自信が芽生えてくるのを感じたんだ。自信を持ってクルマに乗れていると、ドライビングがどんどんナチュラルになっていく。自然体で走るほど速いんだって気づいて、それでナルホドと納得したわけ」

取り組む姿勢を根本からあらためたノリスだが、それまでの2年間をただ漫然と過ごしていたわけではない。

「仕事量や時間が増えたとかそういう単純な話じゃないんだ。ハードワークなら以前からずっとそうだしさ。どれだけ理解してやっているかが重要なんだね。ある特定のセクションが速かったとして、それで喜んでいるだけじゃダメ。速さの理由が分かれば、似たような場所はすべて同じように速く走れる。コーナリングもそう。得意なターンとそうでないターンを分析することで、自分の技術レベルとかクセまでもがおのずと明らかになるんだ。誰しも自分のスタイルを持っているし、僕も以前はそれで満足していたけど、いまじゃもっと違うやり方をできるだけ多く身につけたいと思っている。考えてみたら僕は、この冬ほとんどすべての時間を自分自身を理解することに費やしていた気がするよ。どうしたら自分のパフォーマンスを最大限に発揮できるか、それを考えていたってわけ。僕が何かやるとしたら、自分にはそれが可能だという確信があってのことだし、だからこそできるし現にやっている。僕は元々そういうタイプの人間なんだ。でも、なぜ可能なのかを理解するのは、言うほど簡単じゃない。足かけ3年の経験を積んでようやくその段階に到達できた、と僕は考えているんだ」


McLaren

Rd.5 Monaco GP
Qualify: 5th / Final: 3rd

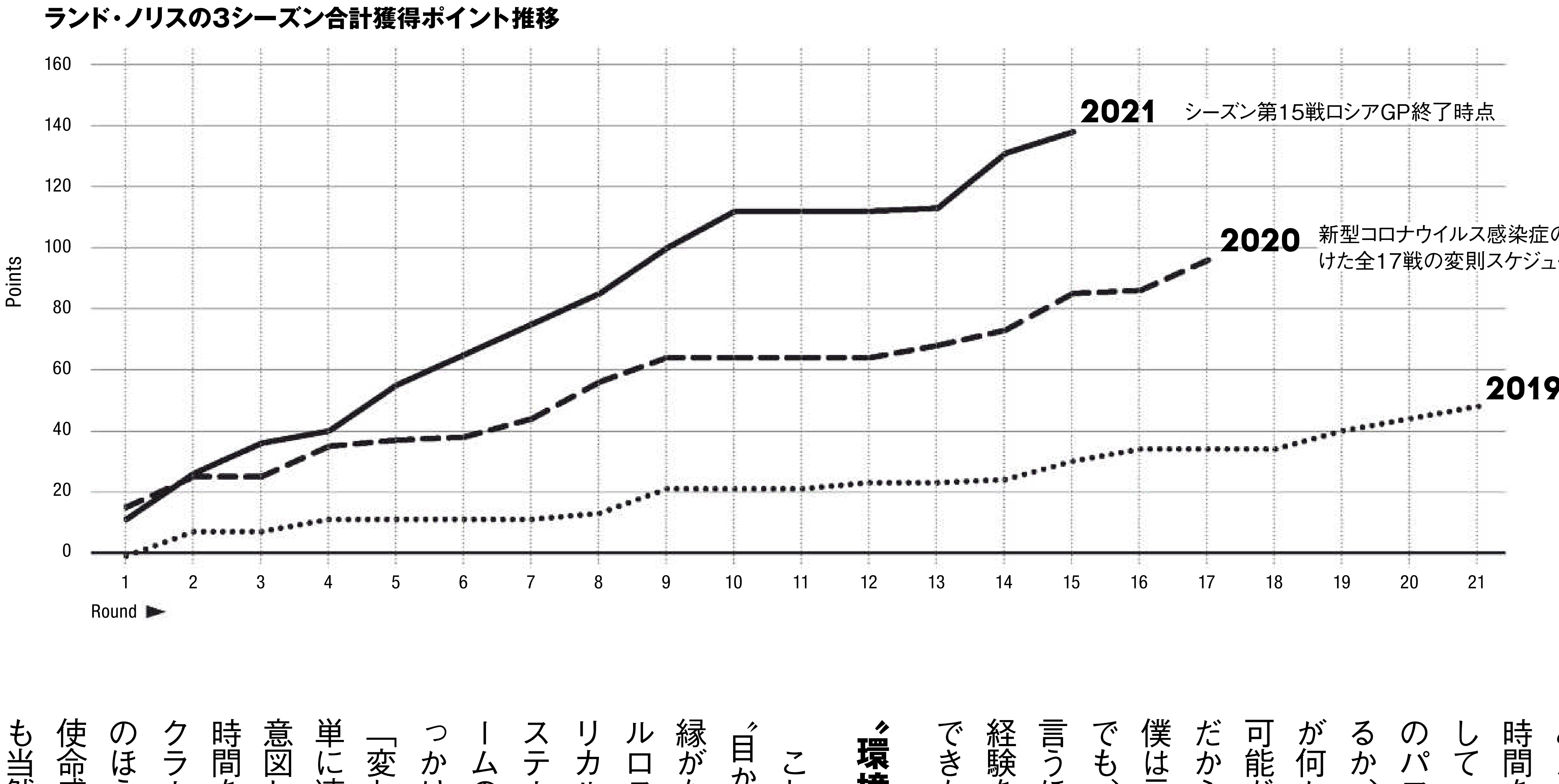
ノリスは第5戦モナコGP直前にマクラーレンと複数年契約を締結。ノリスはすぐさま3位表彰台を獲得し、その判断が正しかったことをチームに示した。なお、マクラーレンはガルフオイルとのコラボリバリーで出場した。


LAT

Rd.2 Emilia Romagna GP
Qualify: 7th / Final: 3rd

今季初の表彰台はイモラで行なわれたエミリア・ロマーニャGPで獲得。雨絡みでスピンやクラッシュが頻発する荒れた展開のなか、7番グリッドから発進するとトラブルに巻き込まれることなく安定して走行し3位を得た。

ランド・ノリスの3シーズン合計獲得ポイント推移



“環境”がノリスを強くする

これまでのドライバー人生において、“目からウロコ”的な覚醒にはあまり縁がなかったと語るノリス。しかしカルロス・サインツが去り、ダニエル・リカルドを相方に迎えたことで、彼のステータスはおのずと変化を遂げ、チームのなかで新たな自信が芽生えるきっかけにもなったのだという。

「変わったことのひとつは、クルマを単に速くするだけじゃなくて、自分が意図したとおりに動かすことにすごく時間を使った、というのがあるね。マクラーレンでの経験はダニエルより僕のほうが上なわけで、自分自身に課す使命感もまるで違ってくるし、チームも当然それを期待する。役割が大きく

なったとは言わないけど、チーム全体の雰囲気は以前よりも僕に依存する部分が増えている気がするよ。これまでどうだったかではなく、これからどうするかにシフトした、という感じかな。肝心なのはそれが僕にとってプラスに作用しているってことで、チームに対する責任感がどんだけ僕を成長させたか知れやしない」

チームメイトが変わったことが新たな自信が芽生えるきっかけになった

　早くからカートを始めたことでレーシングドライバーとしての素養が早くから身についた、とノリスは語る。

「まだ年端もいかない子供だし、普通はそこまで深く考えない。でも僕の周りにはすごくいい人が集まってくれて、僕の才能のこととか、カートでは上手く行ってもF1じゃ通用しないとか、そういうアドバイスを引っ切りなしに受けていた。こちらに聞く気があれば、彼らは惜しみなく教えてくれる。それが分かったから僕はいつだって喜んで助言に耳を傾けた。そのお陰でいまの僕があるんだ。才能だけで何も努力しなかったら、絶対にここまで来れるはずがない、それは確かさ」

　ノリスを導いたひとりに、いまはマクラーレンのCEOを務めるザック・ブラウンがいる。若い才能を伸ばすことにかけて右に出る者はない、とノリスが全幅の信頼を寄せる人物だ。

「ザックがチームの指揮を執ることになって僕もすごく嬉しい。ずっと僕を助けてくれた人だからね。チームに加わることができたのも、彼がチャンスを用意してくれたお陰なんだ。僕にプレッシャーを与える役割という意味も含め、チームにとって最高のボスだと思う。とはいっても、僕に何ができるかを証明するまでにかなりの時間的猶予をくれた。よそのチームじゃなかなかそうはいかない。（背後のレッドブルのモータホームを指差して）あのブルーのチームなんかえらく厳しくて、ドライバーへのプレッシャーも初年度はハンパないと聞いている。完璧なパフォーマンスを求められ、それができないとすぐにお払い箱なんだ。そのあたりをザックは、とてもスマートにこなしていると思う。デビューシーズンとかはとくに、時間的余裕はもらえるけど決して気は抜けないとか、そういう匙加減が絶妙なんだ。去年もステッ

XPB



Rd.9 Austrian GP
Qualify: 2nd / Final: 3rd

モナコGP後に3戦連続で5位となっていたノリスだったが、第9戦オーストリアGPではF1キャリア初のグリッド最前列を獲得すると、決勝では3位表彰台をゲット。開幕から続く連続入賞をさらに伸ばした。

F1へステップアップする以前からノリスを支えてきたザック・ブラウン。ブラウンによると、ノリスは限界域まで攻めた際、ミスをするにしてもその程度は小さく、トラックリミット内に収まるのも特徴だという。



LAT

プアップしろと言われたけど、その時間もちゃんと作ってくれたし、何をするにも支えられているという安心感がある。だから今季の躍進も僕にとっては少しも意外ではないのさ」

　脇役になってしまった感が否めないリカルドだが、百戦錬磨のベテランだけあってノリスが学ぶべきことも多いのだという。

「ホントにそうなんだ。感心させられてばかりさ。一例を挙げると、シルバーストンでは彼のほうが速かった。クルマとトラックとの兼ね合いで、彼のドライビングスタイルによりマッチしていたってわけ。コーナーを果敢に攻めていくのが僕のスタイルなんだけど、シルバーストンだとクルマにはあまり良くない。金曜日は最初から最後までダニエルが速くて、それは彼のドライビングだけが理由じゃなかった、というのを後で知った。エンジニアにフィードバックするときに、何をどう伝えるかが問題なんだ。言葉の選び方や表現力が僕とはまるで違くて、すごく勉強になった。彼に学ぶことはほかにいくらでもある。楽しみにしているよ」

　いまやトップグループに混ざって戦



XPB

Rd.14 Italian GP

Qualify: 4th / Sprint: 4th / Final: 2nd

第14戦イタリアGPでは予選4番手、スプリントレースで4位、決勝で2位と好結果を残したが、今季ここまでコンスタントに上回ってきたチームメイトのリカルドに初優勝を譲るかたちとなった。それでもノリスは僚友の優勝とチームのワン・ツー・フィニッシュを素直に喜び、ブラウンとともにシューイの味を堪能した。

いつかハミルトンや フェルスタッペンと 同じチームで戦ってみたい

うのが当たり前のノリスにとって、フェルスタッペンやハミルトンと同じクルマで競い合うというイメージは、決して突飛なものではなくなっている。

「彼らのチームメイトだったら、と想像することはもちろんあるよ。F1を代表するふたりだから、同じチームで戦ってみたいという思いもある。イコールの条件で走るんだから、そりゃ面白いに決まっているじゃないか。きっと悔しい思いを味わうだろうけど、すごいチャレンジだし、自分がどこまでやれるかすごく興味があるね。何より、あのふたりがどんなドライバーで、実際にどういう走りをするのか、それを確かめたいという気持ちが強いかな」

　今季のノリスは、過去2シーズンには見られなかった安定感が格段に増した、とはよく言われること。ランキング3位を射程距離に捉えているのも、ポイントの獲りこぼしが減ったためなのは明らかだ。

「我ながらいい判断ができた、と思うことがしばしばある。一歩間違えば接触、下手をすればクラッシュという場面。自分の能力を過信したり、エゴにとらわれていたら、無理がたたってきっとそうなっていたはずさ。ポイント獲得どころか、クルマを壊して一巻の終わりってことだ。それが分かっているから、僕はひとまず引く。後ろで相手の走りをじっくり観察し、チャンスを待つ。次のラップで抜けることもあれば、10周後かもしれない。イモラがまさにそれだったし、バクーもそう。オープニングラップで10番手とか13番手に順位を落としたけど、我慢して機会をうかがい、結局6位でフィニッシュできた。逆に、3番とか4番グリッドの好位置をゲットしたこともある。前にいるのはレッドブルとメルセデスだけ。つまり、その他大勢のトップということだから、そういうときは後続を置き去りにすることを考える。まったくのひとり旅になって、事故を起こす心配もなくなるってわけ」

　ソチのように散々な結果に終わったこともあるが、落胆の表情は見せたとしても、ノリスが怒りを爆発させたという話はついぞ聞いたことがない。本人の説明は至ってシンプルだ。

「自分にもっとも厳しくということをいつも心がけている。ただ人には見せないだけでね。『シャルル(ルクレール)は自分に厳しい』という話をよく聞くけど、無線をオンにしたまま走る彼のスタイルだと、きっとそういうイメージになるんだろうね。僕もスイッチを入れっぱなしにすれば、自己批判精神があると認めてもらえるかもしれない。



XPB

やろうと思えば簡単だけど、そんなことはしたくないな。シャルルはラジオをずっとオンのままにして、自分を罵ったり悪態の言い放題。それを聞いて人は『あそこまで自分を責めるドライバーはほかにない』とか感心するわけだ。ちょっと違うんだよなあ。F1ドライバーで自分に厳しくない奴なんかいないって。僕自身も含めてね。分かる人はちゃんと分かっているよ」

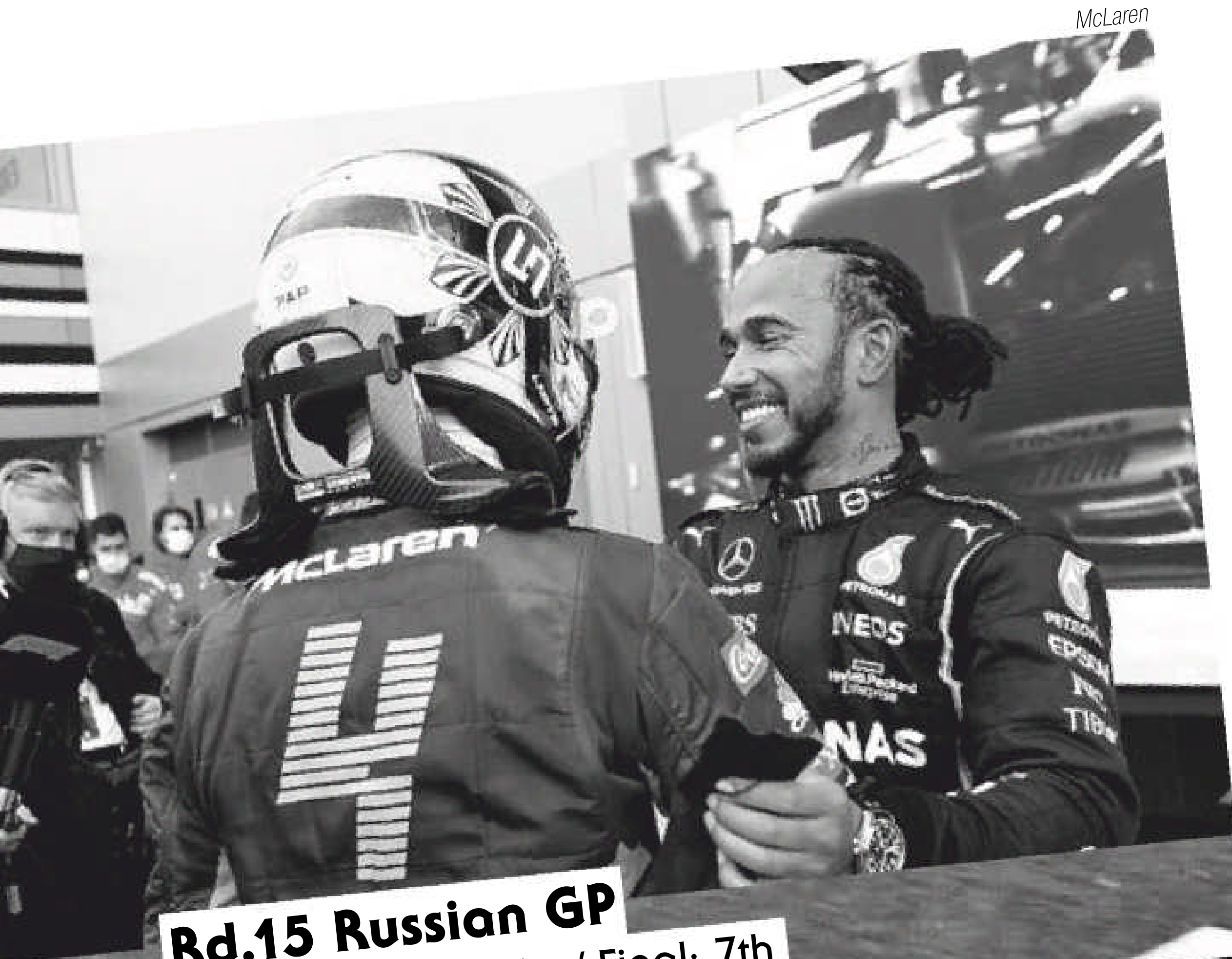
言うだけあって、〝周りが良く見えている〟というのも、ノリスというドライバーの特質らしい。

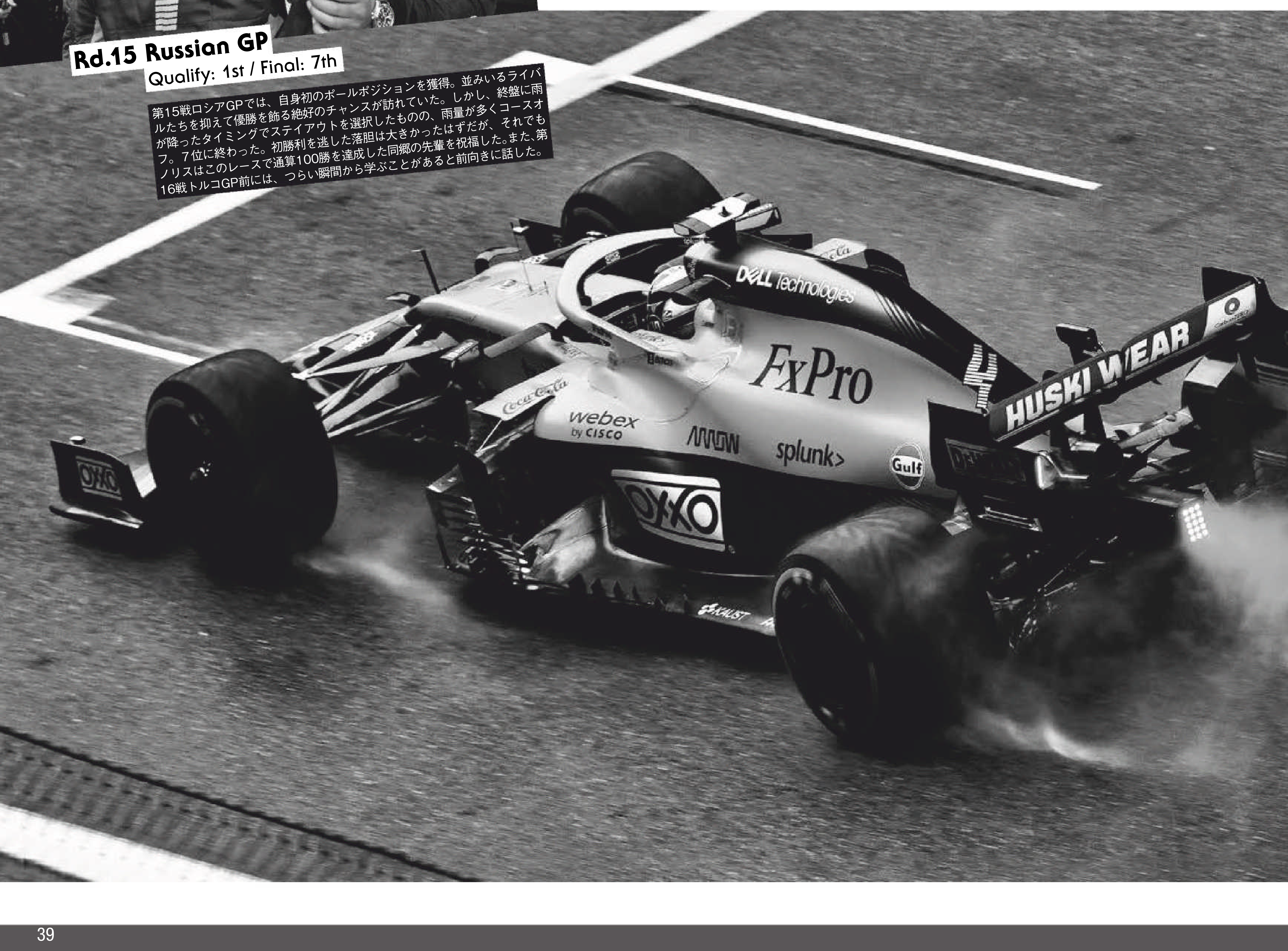
「シルバーストンとモンツァを覚えているかな。マックスかルイスのどっちかがミスを犯した。いや、たぶん小さなミスは両方にあったんだろう。いずれにせよ、リスクを取り過ぎたのが原因で2台が接触し、そこから玉突き式に何台かが当たったりスピンしたりした。些細なミスが重なって大きなミスになる典型で、タイトルを争うようなドライバーにもそういうことは起きる。テレビ画面ではめったに見ることのないミス。人間だから失敗はする、それを受け入れなければならないんだ。僕らは、クルマを少し速く走らせることができるというだけで、普通の人と何ら変わりはないのだからね」

先頭グループのなかにノリスの姿を見ることが当たり前になった昨今だが、本人はいまだに自身の活躍を驚きとともに振り返ることがあるのだという。

「自分でもすごくいい仕事をしたと感じることがあって、もちろんチームのお陰ではあるんだけど、〝これってデキ過ぎじゃね〟とか思ったりもするんだ。レース中でさえそうなんだから、ビックリだよね。レッドブルのケースが多いんだけど、マックスがポールポジションで、僕はその後ろ。さらに後方に（セルジオ）ペレスがいたとするよね。すると、『僕よりコンマ6秒も速いクルマが後ろにいるぞ』って、ついニンマリしてしまう。僕のタイムはマックスのコンマ6秒落ちってことは、そういう理屈だろ。自分の走りがそれだけ良かったことになるわけで、そりゃ気分いいよね。僕らの本来のライバルである〝その他大勢組〟を負かしたときよりも、装備や実力が明らかに上の巨人を倒すほうが、だんぜん達成感は大きい。表彰台をゲットしたりすれば、もう気分は最高。チームの努力に報いることができたのもうれしいけど、自分の能力を確信できて、さらに自信が湧いてくる、そこがめちゃくちゃ大きいんだよね」

McLaren





Rd.15 Russian GP

Qualify: 1st / Final: 7th

第15戦ロシアGPでは、自身初のポールポジションを獲得。並みいるライバルたちを抑えて優勝を飾る絶好のチャンスが訪れていた。しかし、終盤に雨が降ったタイミングでステイアウトを選択したものの、雨量が多くコースオフ。7位に終わった。初勝利を逃した落胆は大きかったはずだが、それでもノリスはこのレースで通算100勝を達成した同郷の先輩を祝福した。また、第16戦トルコGP前には、つらい瞬間から学ぶことがあると前向きに話した。



2026年 F1パワーユニット新規則導入

群雄割拠、再び

MGU-Hが廃止に
低コストV6エンジン＋高出力MGU-Kで
参戦メーカー増加か

ついに次のPUレギュレーションの議論がほぼ終結
次世代PUの登場によって生じる変化は
いままで予想されてきたほどではないようだが
これによりハイブリッド化以前のように
F1に再び群雄割拠のときが訪れるかもしれない

アウディ、ポルシェが参入?

New Manufacturer

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）　Translation：神田美穂（Miho Kanda）　Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／HONDA／NISSAN／TOYOTA

F1の次世代パワーユニット（PU）のテクニカルレギュレーションに関する議論が、ほとんどまとまったようだ。この新たなレギュレーションは、当初の予想よりも1年遅い2026年に施行されることになると聞く。そして、新規定によって、アウディやポルシェがグランプリレーシングの舞台に戻ってくるほか、まだ撤退してもいないが、ホンダが短いブランク期間を経て、フォーミュラ最高峰に復帰することが期待されている。

今年になって、この新たな規定をまとめるために、対面形式による重要な会議も何度か開催されている。最初は7月の第9戦オーストリアGP、そして執筆時点から直近のミーティングは9月の第14戦イタリアGPの際に行なわれた。このときに参加したのは、現行規定下でPUサプライヤーとして活動しているメルセデス、フェラーリ、ルノー、ホンダの4社に加え、フォルクスワーゲン（VW）グループ傘下のアウディとポルシェ。また、この会合にはトヨタや、名前が明かされていない自動車メーカーも興味を示していたという噂が流れたが、それが果たしてどの企業なのか、そもそもその噂が真実なのかどうかは不明である。

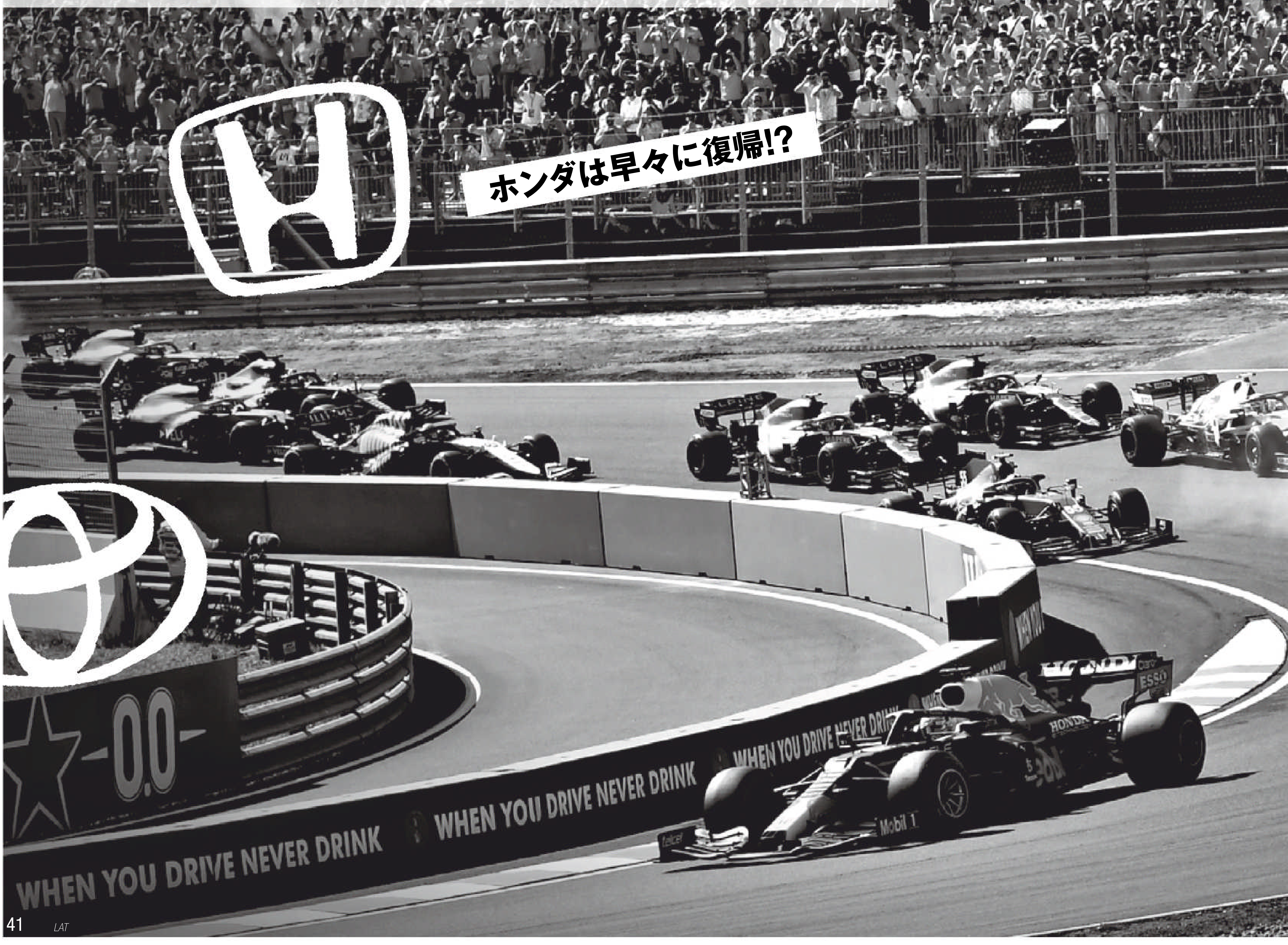
次世代PUは〝シンプル〟に

自動車メーカーたちによる議論の結果、一部メーカー（およびチーム）の意見が通り、新しいPUは再び排気量1・6ℓのV6エンジンを基本に、よりパワフルなハイブリッドシステムを搭載することになると思われる。

FIAは本来、大型のハイブリッドシステムを備えた4気筒直噴エンジンを支持していたと言われている。その理由は、4気筒エンジン化することによりF1、WRC、WECやそのほかのシリーズでベースが同じエンジンを使うという、行き詰まりを見せていたグローバル・レース・エンジン（GRE）コンセプトを再燃させることができると考えたためである。

一方のF1自体は、よりラジカルな内燃機関の採用を考えていて、かなり革新的な技術の検討を積極的に進めていた。彼らのアイデアのなかには、本誌でも報じていたように対向ピストンエンジンへの転換や、さらなるダウンサイジング、さらにはMotoGPと同じ800ccエンジンの規定に、ターボチャージャーやハイブリッドシステムを取り入れるというものも含まれていたと見られる。

ところが最終的には、当初予想されていたような劇的な変化が訪れるわけ



ホンダは早々に復帰!?

LAT

ではなく、現行のV6ターボエンジンのコンセプトが維持されるというかたちに落ち着きそうだ。ただし、PUとしては大きく変わり、まったく異なるハイブリッドシステム構成になる。

もっとも大きい点は、MGU・Hの廃止だ。これにより、理論上では複雑なシステムという要素が減り、実質上はエンジンの排気音量が上がることになる。また、それと同時にアンチラグシステムも採用されるだろう。現行規定ではMGU・Hがターボラグを軽減する役割を担っているが、次世代PUのサウンドは、アンチラグシステムの「バンバン」という作動音が混じる、スーパーGT GT500マシンやスーパーフォーミュラマシンのようなものになる。

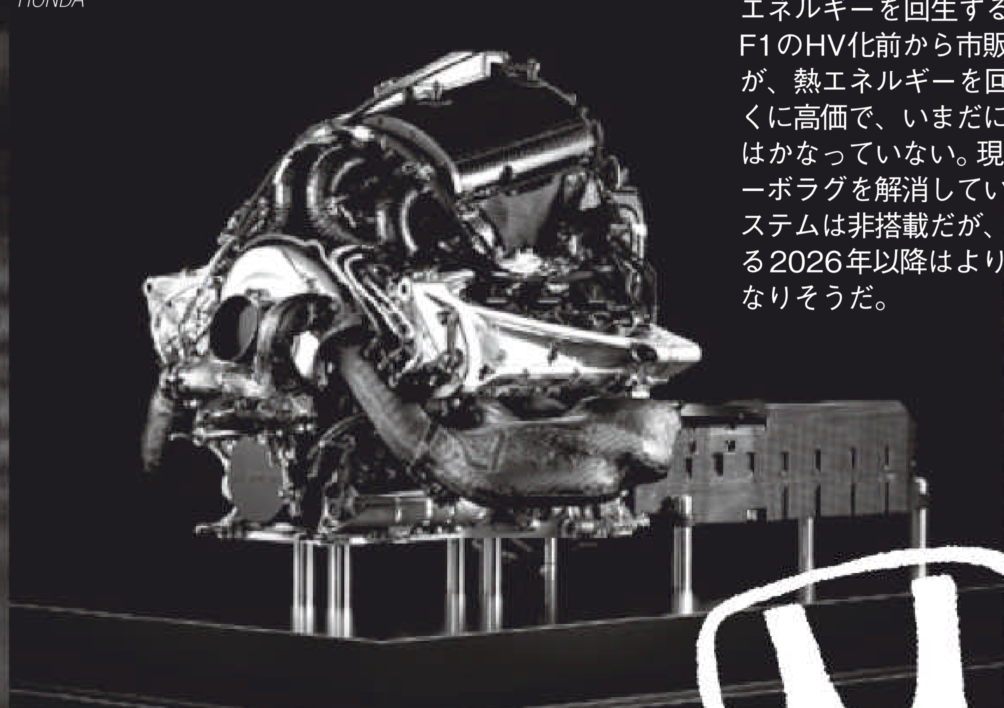
その一方、V6エンジンの過給器がシングルターボかツインターボになるのかは定かではない。しかし、FIAが安全策を採って現行のターボとエキゾーストの規則を維持することも充分考えられる。

明らかに議論の焦点は、MGU・H継続の可否だった。メルセデスとフェラーリは同システムの継続を支持していたが、対照的にポルシェを含むVWグループは、参入する条件として廃止を主張していたのだ。

MGU・Hは廃止されるが、ハイブリッドシステムは現行よりもパワフルになり、出力は350kW(約475ps)に増えるだろう。当初、パワーの一部をフロントに搭載した第2のMGU・Kから得るという、車両を四輪駆動化する案も上がっていた。しかし、パド

ハイブリッド化後のF1参戦メーカーと2026年の予想

	2026	2022〜25	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
FERRARI	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
MERCEDES	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
RENAULT	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
HONDA	?		●	●	●	●	●	●	●						
TOYOTA	?														●
COSWORTH											●	●	●	●	
AUDI	?														
PORSCHE	?														
	V6エンジン ＋ MGU-K？	V6エンジン ＋ MGH-K&MGU-H									V8エンジン ＋ KERS				


HONDA

現行PUは内燃機関とふたつのMGUを搭載する、技術的に高度かつ高価な代物。運動エネルギーを回生するMGU-Kの技術は、F1のHV化前から市販車に搭載されてきたが、熱エネルギーを回生するMGU-Hはとくに高価で、いまだに市販車分野への転用はかなっていない。現行PUはMGU-Hがターボラグを解消しているためアンチラグシステムは非搭載だが、同システムがなくなる2026年以降はより迫力あるサウンドになりそうだ。

現行F1パワーユニット規則概要

基本構成	内燃機関(ICE)／MGU-K／MGU-H エナジーストア(ES) ターボチャージャー(TC) コントロールエレクトロニクス(CE)	
最低重量	150kg	
ICE	形式	V型6気筒直噴ターボ
	排気量	1.6ℓ
	バンク角	90°
	バルブ数	24
	最高回転数	15000rpm
	最大燃料流量	100kg/h
MGU-K	最高回転数	50000rpm
	最高出力	120kW
	最大回生量	2MJ/周
	最大放出量	4MJ/周
MGU-H	最高回転数	125000rpm
	最高出力	無制限
	最大回生量	無制限
	最大放出量	無制限

WECにおいてハイブリッドシステムの開発は積極的に行なわれ、システムの出力はF1を上回るなど注目を集めた。WRCも来年からハイブリッド化。出力は100kWのワンメイクハイブリッドシステムが搭載される。今季から世界選手権化されたフォーミュラEだが、現行マシンの『Gen2』の最高出力は250kW。将来のF1のハイブリッドシステムはこの数字を上回るはずだが、フォーミュラEも次世代マシンでパワーアップすると見られている。


TOYOTA


TOYOTA


NISSAN

ックの噂によると、最終的なレギュレーションではMGU・Kはリヤのみになると思われる。

コストはより低く

F1に新たなマニュファクチャラーの参入を促すためのもうひとつの重要な要素は、新しいPUのコスト、というよりもそのコストを管理するという点だ。26年規定では、ほかの部分と同様のコストキャップが設けられると考えられている。PUマニュファクチャラーは研究開発や製造に関する年間支出額が制限されるほか、PUの供給価格には現在の流れを引き継いで、上限が設けられることになる。

そのほかのコスト削減案も取り入れられ、エンジンブロックを含む単一仕様のパーツが導入される。その一方で、シリンダーヘッドの開発は自由に行なうことができる。つまり、メーカーは高効率の燃焼技術の研究開発を続けることができ、ガソリンエンジンながらディーゼルに近い圧縮着火方式になる可能性が出てくる。このテクノロジーは、技術移転という点で、マニュファクチャラーに限らず、F1で使用するために完全に持続可能な新燃料を開発しなければならない燃料供給企業にとっても、大きな意味を持つ。

今日の自動車業界では「すべての自動車を完全に電動化するのは、現時点でまったく現実的ではない」という考えが広がっている。電動化の技術自体が高価で、EVの充電インフラが整っている国はごくわずかにとどまっているからだ。つまり、ほかの技術が必要になるということだ。内燃機関を単にレンジエクステンダーとして搭載し、その燃料は持続可能とする、というアイデアも考えられる。こうなれば、F1の技術が自動車メーカーにとって重要な意味を持つことになるのだ。

PUに使用される部品は単一仕様のものが多くなると考えられており、エンジンブロックのほかにも、クランクシャフトやコンロッドも共通化されるとの見方もある。さらに、バッテリーの軽量化も大きな課題のひとつになっているが、バッテリーを軽量化するならば、クルマの燃費を向上させる必要が生じると思われる。

バッテリーの小型軽量化を実現するためには車体全体で高効率化を図る必要性があり、その手段としてアクティブ・エアロダイナミクスを取り入れることが検討されている。つまり、オーバーテイク促進のためのDRSだけではなく、フロントとリヤの可変ウイングや、速度によってサイズが変わる冷却ダクトなどを搭載するのだ。

ホンダがF1に復帰しないと考えている人は少ない

最終的なレギュレーションの合意には本稿執筆時点では至っていないが、正式な発表と承認はシーズン終盤に行なわれると見られる。

ひとたびレギュレーションが決まれば、今度は「どのマニュファクチャラーが関わってくるか」が問題となる。

メルセデス、フェラーリ、ルノーは活動を継続するはずだが、26年にホンダが復帰してこないと考えている人は多くない。

アウディとポルシェは過去30年にわたってF1に参入すると言い続けてきた。ご存じのとおり、それはなかなか実現しなかったが、新たな規則の導入によって、ついに参戦を果たすことになるだろうか? さらに、新しいPUレギュレーションにはトヨタも関心を寄せるはずだと見られているが、この日本企業の技術面、経済面での力は絶大だとして、脅威に感じている者もパドックのなかには少なくない。

正式に規則が固まれば、チームとマニュファクチャラーとのパートナーシップに関する噂話も加速していくことだろう。これから、もっと面白いことになりそうだ。

右の表は、KERSが導入され、F1マシンがハイブリッド化されて以降の参戦マニュファクチャラーと今後の予想をまとめたもの。2013年まではKERSの搭載も任意とされていたため、コスワースも純粋なエンジンサプライヤーとして参戦していたが、翌14年のハイブリッドPU化を機に選手権から姿を消した。今後、MGU-Hの廃止によりPUがやや簡素化されるほか、コスト的にも安くなるためメーカーとしては参戦しやすい状況となりそうだ。



V.Rys

2022年のドライバーラインアップがほぼ決定

トヨタ3台目はオジエ／ラッピの理想の相補関係

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：HYUNDAI

来季の各チームの参戦体制が“ほぼ”固まった。トヨタは、エルフィン・エバンスとカッレ・ロバンペラが残留し、セバスチャン・オジエはフルシーズン参戦を今季限りで終了。来季は3台目のヤリスRally1をエサペッカ・ラッピとシェアすることになった。オジエが何戦、どのラリーに出場するのかについては後日発表される模様だが、普通に考えれば、ドライバータイトル獲得を狙うことはない。今季も第10戦フィンランド終了時点でドライバー選手権首位。総合力はいまもWRCトップなだけに惜しい気がする。オジエは選手権リーダーとして長年グラベルラリーで不利な1番手スタートを担い、シーズン中盤のグラベル戦では常にストレスを感じながら戦ってきた。選手権を追わないとなれば、スポット参戦のグラベルラリーでは、有利な遅い出走順からスタートできる。出るラリーすべてで有利に戦い、優勝回数をさらに増やしたいと考えているのだろう。

シートをオジエとシェアするラッピは、17年にトヨタがWRCに復帰したときのオリジナルメンバーで、その年のフィンランドでヤリスWRCに2勝目をもたらしたドライバーだ。その後、シトロエンに移籍したが、失敗作と言われるC3 WRCに手を焼いて低迷。今年はWRカーのシートを得られず、Rally2（旧R5）でスポット出場していた。今年10月のラリー・フィンランドで久しぶりにヤリスWRCを駆り、4位フィニッシュ。一応、プライベート出場というかたちだったが、実際はクルマもチーム体制も完全なワークスで、テスト出場的な意味合いが強かったように思われる。

オジエとラッピのペアリングはかなり理に適った采配だ。最近のオジエはハイスピードのラリーではあまり奮わず、直近のフィンランドだけでなく、エストニアや冬のフィンランド戦でもいい結果を残せていない。出走順の不利を考慮しても、チームメイトやライバルに速さで劣ることが多かった。一方、路面コンディションが安定しないトリッキーなラリーやスピードレンジが高くないラリーでは依然として超一流の強さを示す。ラッピはオジエとは対照的に超高速ラリーを好み、テクニカルなラリーでは改善の余地がある。つまり、マニュファクチャラー選手権を戦ううえでは、ふたりは補い合える関係にあり、オジエは出走順のハンデからも逃れられるということで、非常に興味深いラインアップだ。

ヒュンダイは、すでに発表されていたティエリー・ヌービルとオィット・タナックの残留組に加え、3台目をベテランのダニ・ソルドと、オリバー・ソルベルグがシェアすることになった。ソルドとの関係継続は手堅く妥当だが、若きオリバーの採用はリスクを含む。たしかに速いが、最近のラリーを見ても確実性をかなり欠いているからだ。もっとも、ヒュンダイはそれを分かったうえで、オリバーを次のスタードライバーに育て上げようとしているはず。ガチガチのマニュファクチャラー選手権狙いから、少し舵を切ったように思われる。

オリバーの前任的立場だったクレイグ・ブリーンはMスポーツ・フォードのレギュラードライバーに抜擢された。これはブリーン、チーム双方にとって望ましい関係と言える。過去3年間、ヒュンダイのスポット要員だったブリーンはi20クーペWRCで出場した9戦中4戦でポディウムに立っている。本人は「フル参戦すればもっと活躍できる」と常々アピールしていたが、Mスポーツがそれに応えた格好だ。ブリーンはすでにヒュンダイを離れ、フォードの次期マシン、プーマRally1をテストしている。Mスポーツのほかのドライバーについてはまだ正式に発表されていないが、今年も才能の片鱗を見せたアドリアン・フォルモーがセカンドを務める可能性が高い。経験はまだ足りていないが、彼もかなりの才能を秘めたドライバー。来季のMスポーツは活躍に期待できる。

以上のように、ハイブリッドカーのRally1初年度である来シーズンは、クルマが新しくなるだけでなく、各チームのドライバーの実力均衡化も進み、非常に興味深いシーズンになりそうだ。

K.Koga



Hyundai



ラッピは先のラリー・フィンランドでは終始、総合4～5番手あたりをキープ。最終ステージのパワーステージでは3番手タイムも記録した。「TGR WRTに復帰できて、最高の気分。まるで自分の家に戻ってきたような気持ち。フィンランドでチームの人たちと再び一緒に仕事をすることができて、本当にうれしかった。ヤリスWRCに乗り込んだ瞬間、これこそ自分のクルマだとあらためて感じた」。（左）ブリーンは今季5戦に出場。2位2回、3位1回、4位1回、8位1回の成績で、ヒュンダイのマニュファクチャラーポイント上積みに大きく貢献した。（as）



TOYOTA

今季のWRC第12戦として11月11～14日に開催予定だった『フォーラムエイト・ラリージャパン2021』。残念ながら日本戦は2年連続で中止となったが、来季に向けてカレンダー登録申請がされている。（写真はセントラルラリー愛知・岐阜2019のもの）

元VWモータースポーツ幹部たちがラリージャパンの中止を惜しむ

「日本は明らかにWRCが訪れるべき国」

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）　Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）　Photo：Sutton ／ TOYOTA

現在ウイリアムズF1を率いるヨースト・カピートとフランソワ・クサビエ・ドゥメゾンと話をすると、彼らがいかにWRCを楽しんでいたか、そしていまでもそこで何が起こっているのかを注意深く観察していることがよく分かる。彼らがラリー界の伝説であるカルロス・サインツと親しげに話している姿は至って普通の光景だ。息子のウイリアムズ移籍を示唆しているわけではない。彼らが話しているのは最新のラリー情報であり、サインツのラリーレイドでの次の挑戦のことである。彼らが一緒にいるときは、たとえ場所がF1のパドックだとしても、サーキットでの仕事は二の次なのだ。

21年のラリージャパンが中止になったことは、フォルクスワーゲン（VW）モータースポーツの元ボスたちにとっても残念だったようだが、ふたりとも日本はWRCの舞台にふさわしい国だと断言する。カピートは「日本には何度も行ったことがある。ペトロナスで働いていたときも日本企業とたくさんの仕事をした。日本での時間、そして日本人と一緒に仕事をすることは本当に楽しく、素晴らしいものだった。日本はモータースポーツのファンが多く、テクノロジーや自動車、モビリティにも関心が高いので、日本で何かイベントを開催するのはいつだって素晴らしいことだ。日本のメーカーがラリーへの関心をもっと高め、WRCへの参加につながってくれることを願っている。個人的にはスバルがWRCにふさわしいと思っていて、彼らの復帰を心待ちにしているんだ」と語った。

一方のドゥメゾンも友人に同調する。「日本のメーカーは常にWRCに関わってきたが、いまはトヨタが旗振り役を担っている。だから、22年まで待たなければならないとしても、日本でWRC戦が開催されるのは素晴らしいことだ。世界選手権を運営する立場からすると、全ラウンドをヨーロッパだけで開催することは不可能で、世界中に展開しなければならない。日本は明らかにWRCが訪れるべき国で、イベントが実施されるに相応しい価値も備わっている。日本には何十年にもわたってこの選手権で重要な役割を果たしてきた多くのメーカーが存在するからだ。また、チームにとっては新しいイベントになるが、これまでとはまったく異なる国での新たな挑戦は常に歓迎すべきことだ。モータースポーツの要素としてはさまざまな国や文化を発見することも含まれるので、WRCに日本が加わることは至極、当然のことであり、歓迎すべきことだ」

カピートはセバスチャン・オジエをエースに据えたVWモータースポーツで2013年からWRC４連覇を達成。カピートとドゥメゾンのウイリアムズ再建計画についてはP56から掲載している。



Sutton

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：Portugal

嫌悪し合うふたりのオーストリア人がF1を振り回す

繰り返される憎しみの波及

ライバル同士の"場外戦"もスポーツの魅力のひとつと言える
F1でも過去に選手権を争う者が互いに口撃し合うことがあったが
最近のケースはシリーズの技術的方向性にも影響をおよぼしていそうだ

いつだって、結局は人間が鍵を握っている。大企業が市場の覇権をかけて他社と激しく競ったり、さまざまな理由から国同士が戦争勃発の危機に瀕したり、このスポーツでは、ドライバーやチームが金や地位などあらゆる事情から対立したりする。ただし、組織のトップが、互いに敬意を払っている限り、ものごとは穏やかな方向に進むものだ。

だがF1においては、ライバル同士が互いに強烈な嫌悪感を抱くと、なかなか手に負えない状況に陥ってしまう。リーダーが"手本"を示すことで、恨みや憎しみの感情が組織の下々まで簡単に拡散していき、戦いに関わるほぼすべての人間に影響をおよぼすからだ。

マクラーレンとベネトンが選手権を争っていたころ、両チームの関係は最悪だった。立ち振る舞いやモータースポーツ界での経験の少なさなど、いろいろなことを理由にして、ロン・デニスはフラビオ・ブリアトーレを大いに嫌っていた。ブリアトーレもデニスの"偉そうな態度"やマニアックなまでの細部へのこだわりに嫌悪感を抱いていた。15年ほど前のマクラーレンとフェラーリの対立も、デニスとジャン・トッドが嫌い合っていたことが関係していた。

近ごろで顕著な争いといえば、メルセデスとレッドブル、ルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンのライバル関係だ。コース上でのクラッシュが増えると、相手への好意は徐々に薄れていき、互いのレースを妨害し合うたびに、それまで持っていた敬意も失われていった。ところが、ドライバー以上に強烈な敵対心を抱いているのはチームのほうで、その理由はまったく単純なものだ。トト・ウォルフとヘルムート・マルコは互いに相手のことが大嫌いで、そのことを隠そうともしない。

ニキ・ラウダはどれほど優秀な外交官だったことか。ふたりのオーストリア人の関係を平穏に保ち、ヨーロッパのレースには、ラウダのプライベートジェットでともに移動していたものだ。控えめに意見を言わせてもらえれば、彼こそノーベル平和賞に相応しい。

伝説の人物がいなくなったことで、ウォルフもマルコも、あらゆる場面でいがみ合うようになった。若手ドライバーや技術・競技規則、その他諸々の問題など、どんな話題であっても両者は正反対の立場を取り、公の場で相手をこきおろすことに多くの時間を費やしている。

最近の争いの焦点は、2026年から施行されると思われる将来のパワーユニット（PU）技術規則に関するものだ。じつはメルセデスは当初、MGU-Hの廃止を受け入れていた。このシステムは非常にコストがかかり、自動車産業との関連がなく、しかも重量がかなりある。これを廃止すれば、ポルシェやアウディの参戦が容易になると考えていたのだ。ところが、レッドブルがPUメーカーになった途端、ウォルフは態度を一変させた。

公平を期していえば、レッドブル・パワートレーンズがメルセデスのスタッフを引き抜こうとしたことに、ウォルフは対抗したかったのかもしれない。今後もMGU-Hを維持することは、レッドブルPUの競争力を削ぐことになる。たとえレッドブルの総帥であるディートリッヒ・マテシッツが億万長者であっても、経済的観点からメルセデスやフェラーリ、ルノーに太刀打ちできるとは思えないからだ。

ウォルフはまた、アウディがF1に参入する際、ホンダの知的財産を利用して瞬く間にアドバンテージを得るための隠れ蓑として、レッドブル・パワートレーンズが利用されるのではないかと危惧している。そこで、ゆっくりと、だが確実にそうならないように働きかけている。ほかの技術の活用について話し合いを進めつつ、将来のPU規則がメルセデスには有利に、逆にレッドブルには不利になるよう図っている。そのなかで、ウォルフはあらゆる面で戦いが継続することを望みながら、アストンマーティンからの支援はあてにしている。対照的に、マクラーレンとウイリアムズについては、今後PUサプライヤーを変えるかもしれないと警戒しているようだ。

一方のマルコだが、この男は仲間を作ろうという意識はなく、深く考えずに衝動的に行動するタイプだ。あわれなクリスチャン・ホーナーは、オーストリア人が壊した人間関係の修復や、ほかのチーム代表たちから賛同を求めることに多くの時間を費やすことになるだろう。



今号のレポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

若手の首を絞める“作られた勝者”

今年は新型コロナウイルス感染症の影響も受け、従来とは異なるレースフォーマットとなっていたFIA F3
リバースグリッド形式が採用されるレースが増えた結果、多くの勝者が誕生したが、参戦する若手には良くないと言える

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : XPB

2021年のFIA F3選手権チャンピオンに輝いたデニス・ハウガーのエピソードは、若手のポテンシャルを把握するのはとてつもなく難しいことを如実に表している。

昨シーズンを終えたとき、彼はすっかり意気消沈し、自らの将来に大きな疑問を抱いていた。F3デビューシーズンは惨憺たる結果に終わった。トップ10入りを果たしたのはハンガリー戦の週末だけで、それ以外のレースでは満足のいく結果を残せなかったのだ。

しかし、それから12カ月が経ったいま、我々はハウガーがそう遠くない将来、レッドブルのF1プログラムに組み込まれるにふさわしい資質を備えたドライバーとして注目するようになった。今年プレマに加入し、そこでキャリアにおける新たな１ページが開けたせいだ。

ハウガーはパドックにいる全員を納得させた。周囲を唸らせたのは勝利数だけではなく、レース運びの巧みさと速さ、そしてとりわけ頭の良さとレースに対する優れたビジョンだった。

F3の運営団体は、今年の選手権を改悪した。FIA F2選手権も仕切る彼らは、両シリーズの日程を分け、週末に３レースを開催し、そのうち２戦でリバースグリッドとすることにしたのだ。これには不満が噴出するように思われたが、オーガナイザーはひと筋縄ではいかないことを成し遂げた。つまり、全員を納得させたのだ。これで今年の全レースの66％でリバースグリッドが採用され、有力ドライバーたちは週末で唯一の“本物のレース”、つまり予選順位にもとづいてグリッドが決まる日曜日のレースに備えて、事故を避けることが最優先となった。

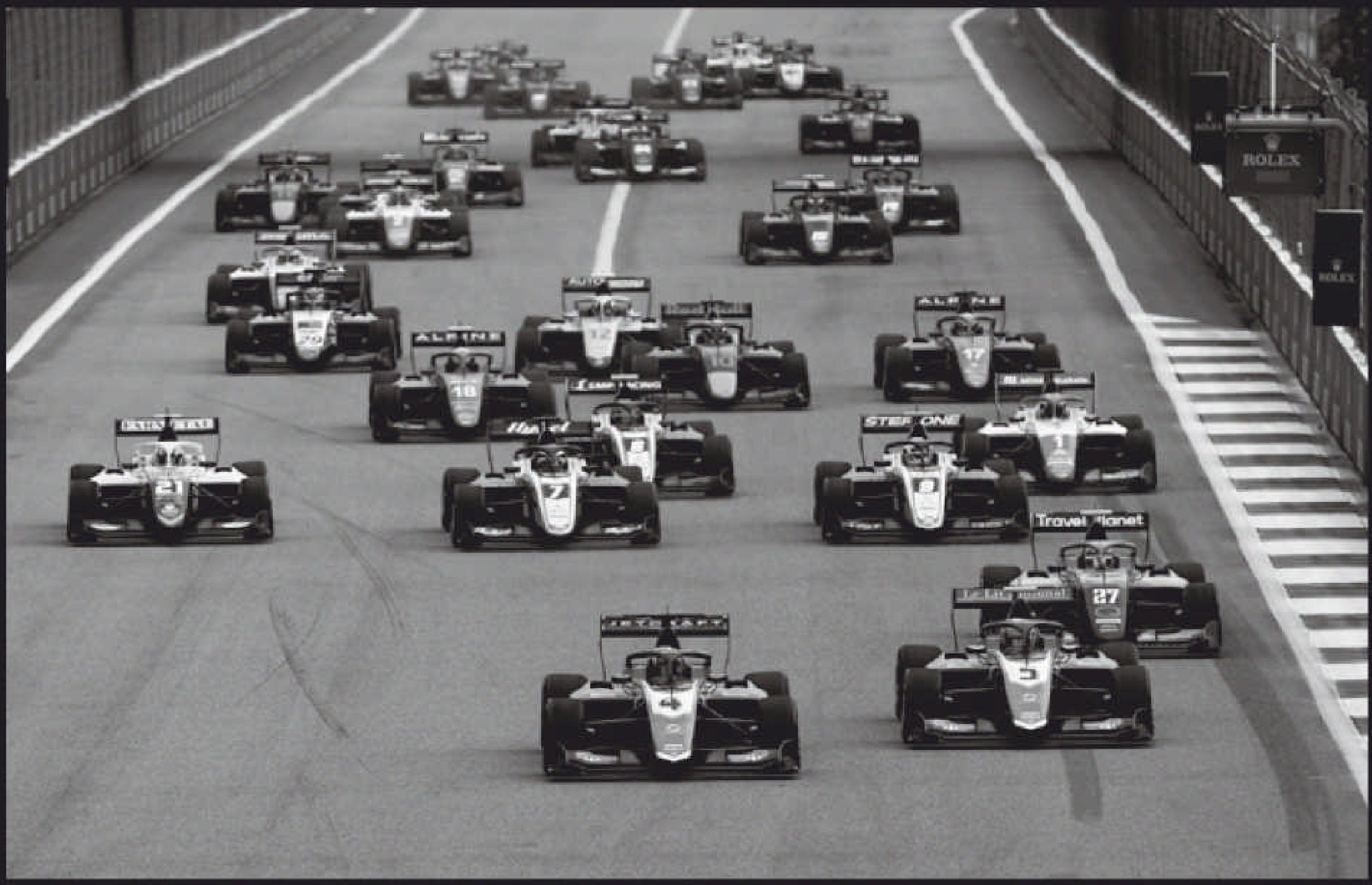
ところが、何戦かレースを行なっただけで、このフォーマットは大失敗だったことが明らかになった。そのため、2022年は従来の方式、つまりF2と同時開催の２レース形式というかたちに戻るのだ。

幸いなことに、ハウガー、そして選手権２位となったジャック・ドゥーハンも、今季を代表するドライバーであることを見ごとに証明した。彼らは週末ごとに着実に結果を残したのだ。また、日曜日のレース全７戦で彼らふたりが６勝を占めたのは偶然ではない。

ただ、オーストリア戦でだけは、フレデリック・ベスティが日曜日に優勝し、ささやかな喜びを手にした。ただし、彼にとって、この結果はシーズン開幕前に抱いていた期待を遥かに下回るもので、結局ランキング４位でシーズンを終えている。なお、彼ら３人以外に９人のドライバーが勝利している。とはいえ、この９人は“リバースグリッドに助けられた勝者”であり、そのほとんどが本来の実力だけでは勝てなかったに違いない。

オーガナイザーはこの機会をポジティブに捉えている。優勝者の数が増えれば満足するドライバーも増え、その結果、彼らの家族、スポンサー、支援者の満足度も高まる。だが、これはインチキだ。作為的なやり方で若手を成功に導くことに、どんな価値があるというのだ。F4、F3、F2といったカテゴリーで重視すべきなのは、優れた才能を見いだすことで、だからこそそこから優秀なドライバーをF1に送り出すことができる。リバースグリッドによって結果を歪曲しても、何の役にも立たない。長い目で見て、その最大の犠牲者になるのは、ドライバー本人なのだ。自分が勝てるドライバーだと思い込み、最終的には意味のないステップアップに資金を注ぎ込んでしまう羽目になるのだから。

2022年から、リバースグリッドのシステムは見直される。土曜日に行なわれる１レースでのみ適用され、日曜日の午前中にフルポイントが加算されるメインレースが開催されることになる。予選では、全力でアタックする姿を再び見ることができるようになるはずだ。今年の予選では、レース１のポールポジションを獲得するためにわざと12番手を狙うケースがたびたび見受けられた。しかし幸いなことに、来年はこのような茶番は終わりを迎えるはずだ。



今季21レース（最終戦ロシアのレース２は中止となったため実際は20レース）のうち、予選結果どおりのグリッドでスタートしたのはわずかに７レースのみ。岩佐歩夢もハンガリー戦のレース１で勝利しているが、３番グリッドからスタートしていた（予選10番手）。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

自分で自分の負けを認められるか

F1イタリアGPで発生したマックス・フェルスタッペンとルイス・ハミルトンのアクシデントについて、その後「どう思う？」と何度か聞かれたのだが、裁定は裁定なのでそれが結論だとは思うけれども、個人的にはフェルスタッペンにペナルティが下されたことには首を傾げざるをえない。接触した後、あんなかたちで停止したものだからハミルトンが被害者のようになってしまったけれど、あれが上下逆の格好になっていたらアクシデントの印象は随分変わったのではあるまいか。

接触に至る過程については、位置関係やスピード差などたしかに非常に微妙で、決定的な判断を下すのは難しい。でもモーターレーシングではああいう微妙な状況が往々にして発生する。というよりも微妙な状況が発生したときにアクシデントが起きる、と言ったほうがいいかもしれない。

僕が競技者として経験してきたレースでも何度か『微妙な状況』があった。もちろんアマチュアレースとF1グランプリを同列に語るのもどうかとは思うけれど、『微妙な状況』はレベルの差こそあれ同じではないかと感じる。

たとえば接触寸前の競り合いをしているとき、故意に幅寄せしたり場合によってはぶつけてきたりというのは論外だ。残念なことにぼくは故意にぶつけられたことがある。何しろヘルメット越しに相手と目が合っているのだから故意には間違いがない。さすがに驚き、あきれ果てたけれども、大事には至らなかったし、これについては本当にまれなケースだと忘れることにしよう。問題は、どちらも悪意ないまま当たってしまう『微妙な状況』なのだ。

接触すれすれの状態で順位を争って格闘することは珍しい話ではない。フェルスタッペンとハミルトンもそういう状況だったのだと思う。でも格闘が行き過ぎて当たってしまえばレースは台なしになる。では当たらなければどうなるかというと、どちらかが勝ち、どちらかが負ける。

言い換えれば、どちらがある状況になったときに『引く』、すなわち『負けを自分で認める』ことによって接触は避けられ、レースが台なしにならずに済むのである。判定をすべて第三者の審判に任せず、競技の当事者が自分で勝敗の判定を下すことによって競技を成り立たせるという点に、モータースポーツの特殊性があると言えるかもしれない。

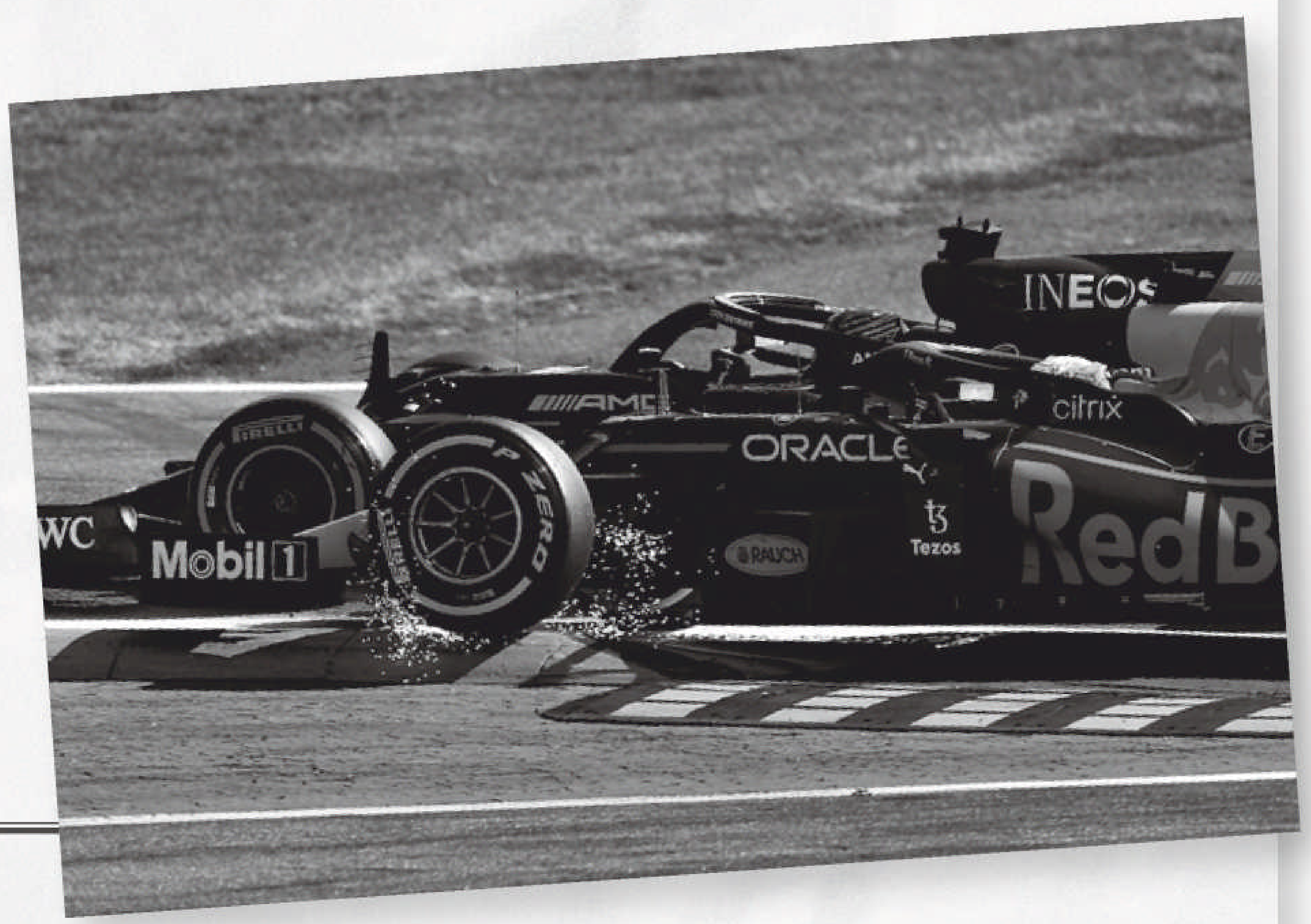
とはいえ、これが簡単ではない。アドレナリンを分泌しまくって興奮状態で競技車両を操りながら、争っている相手とリアルタイムで意思疎通ができるわけでもないなか、どこかに冷静な判断力を残しておいて接触するギリギリまで自分を主張し続け、これ以上やったらぶつかってしまうというギリギリの瞬間に自分の負けを認めなければならないのだ。

しかしこれができなければレースは成立しない。レーシングドライバーが備えなければならない基本的な資質が、じつは『自分で自分の負けを認めること』なのではないかと僕は思っている。

お互いにこの資質が噛み合ってデッドヒートが完結したときには、勝とうが負けようが、いや負ければもちろん負けたことに対する悔しさはあるとはいえ、『レースをした』という満足感に包まれるものだ。フェルスタッペンもハミルトンもこうした資質は当然備えていただろう。でもギリギリのところでお互いの意識が噛み合い損ねた結果、接触に至ってしまったのではないか。どちらかに悪意があったわけでも明確なミスがあったわけでもなく、本当にすれすれに闘いをした結果、噛み合うべきモノが噛み合わなかった。だとするならばあれはレーシングアクシデントであるとすべきだったのではないか。

あのアクシデントを見たとき、僕は今年ツインリンクもてぎで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権第5戦を思い出した。決勝レース終盤に繰り広げられた松下信治と平川亮の格闘は、じつに見ごたえがあった。あれこそ『噛み合った』状態だったと思う。松下もレース後「おもしろかった」と言っていた。いいレースをしたという充足感を覚えていたのだろうと思う。

こうした『噛み合い』は、どちらかのドライバーが自分の勝利に固執して冷静な判断力を失い自分の立場のみを主張するだけで崩れてしまう。ほかの競技ならば当たり前のことであってもモータースポーツでは、そういう闘い方は悲劇を招くのである。



Photo：LAT

SAN-EI
CORPORATION

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年10/29号（隔週金曜日発売）
2021年10月15日発売　第58巻第19号　通巻1562号

No.1562 10/29号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	Red Bull／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）	

auto sport Web
MOTORSPORT PORTAL
as-web.jp

FROM PIT CREW

●本来であればF1日本GPが開催されるはずだった週末、トルコではホンダF1の象徴的マシン「RA272」をオマージュしたレッドブルが躍進した。正直に言えば“たかがカラーリング”が、これほど心に響いた経験はいままでにない。そこに込められた「単にチームとPUサプライヤー以上の尊重・信頼関係」だったり「今年限りというストーリー」を含めて想像すると“たかがカラーリング”という言葉では済ませられない重みを感じたからだ。同週末には「バーチャル日本GP」と題したオンラインイベントも行なわれていた。実際にレースが行なわれるわけではないのに、鈴鹿まで足を運んでいる熱心なファンがいたことを、寡黙な田辺豊治テクニカルディレクターはそのイベントで知り、感極まったという。「鈴鹿のグランドスタンドにファンがいたことに正直驚きましたし、本当に涙が出そうなくらいうれしかった」。タラレバを言っても仕方はないが、現在の新型コロナ感染状況ならばF1日本GPの開催は可能だっただろう。しかし、実際には中止せざるを得なかった。P.16にもあるとおり「五輪が良くて、なぜ4輪と2輪がダメなのか？」と複雑な気持ちを抱えながらトルコのレースを見ていた。（田中）

●アルピーヌがついにWECハイパーカークラスへの参戦を発表！　と思ったらLMDhじゃないですか。勝手にLMHにするものと思いこんでいたので、ちょっと拍子抜け（しかも「LMHは合理的じゃない」とまで言ってるし）。まぁ何にしても世界選手権が自動車メーカーで賑わうのはいいことなのは間違いないですね。逆にフォーミュラEはちょっと心配なのですが、Gen3で一発逆転がある……のか？　（きゃりー）

●ここで再三、お伝えしてきた「アレックス・パロウ チャンピオンインタビュー」、しっかりとGETいたしました。チップ・ガナッシ・レーシングの広報さんによると、リモートということもあり、レース翌日の月曜から金曜までほぼインタビューを受けっぱなしだったとか。希望するメディアの数がその枠を上回れば当然、どこかのメディアが弾かれてしまうわけですが、本誌は見事、それを突破いたしました（笑）。ただ、スケジュールは分刻み。チャンピオンインタビューなどでは質問したいことも多く、あわよくば5分くらい延長して……などと考えるのがメディアの本性というものですが、今回は終了のお知らせメールがジャストで到着（笑）。でも、本誌を取材枠に入れてくれたパロウ選手＆広報さんに感謝です。　（カズキヨ）

SPECIAL FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

SAN-EI
CORPORATION

TotoBMW special presentation

BMW M2 CS RACING

Text : 山田弘樹（Koki Yamada）
Photo : 田中秀宣（Hidenobu Tanaka）

BMW M2 CS RACINGは、BMW M社がカスタマー向けに用意する、一番小さなピュアレーサーだ。先ごろ日本での本格展開が始まったこのクルマで、今年のスーパー耐久富士24時間レースST・1クラスを走った立場から、マシンのキャラクターを解き明かしていこうと思う。

M社は現在、その頂点にM4 GT3を置き、次いでM4 GT4をラインアップすることでFIA・GT規格に対応している。かたや入門用マシンとして、このM2 CS RACING（以下「M2 CSR」）をリリース。これにより、若手からジェントルマンまで、上級カテゴリーへのステップアップを夢見るアマチュアドライバーをしっかりとフォローしているのである。M2 CSRは、ベースバージョンと450psバージョンの2タイプだ。

M2 CSRの主戦場は各国で開催されるワンメイクレース「BMW M2 CUP」であり、そのもっとも大きな舞台としてDTMのサポートレースが用意される。このM2 CUPはNLS（ニュル耐久シリーズ）にも組み込まれ、ベルギー、オランダ、イタリアでは個別にシリーズを展開。そして、まだシリーズ開催のない国のローカルレースにも対応できるよう、そのエンジンパワーが「パワースティック」によって280〜450psのあいだ（450psバージョンの場合）で調整可能となっている。BMW Team Studieは450psバージョンで富士24時間にスポット参戦。木下隆之／砂子塾長／大井貴之／東風谷高史、そして筆者の5人で24時間を走り抜き、総合12位／クラス3位の結果を残したのであった。

M2 CSRで何より驚かされたのは、ワークスメイドされたコクピットの完成度だ。エンジンとともにトランスミッションも純正の7速DCTを使うことから、シフトノブは市販車と同じ。しかし、そのダッシュボードにはAIM製ロガーがきれいにインストールされ、センターパネルには灯火類やエアコン、車両制御用スイッチ類がまとめられている。ステアリングは、無線やドリンク、ウインカーやフラッシャーといった機能をコンパクトにまとめた小ぶりなレーシングタイプ。入門用マシンとは思えない洗練度で、ドライバーのモチベーションを高めてくれた。

M2 CSRを特別なレーシングカーと印象づける要素として、幾重にも張り巡らされたロールバーの存在も記しておきたい。ドライバーの安全を守ることを第一に設計されたこのロールケージは同時にボディ剛性を大きく引き上げており、ベースのM2クーペとは比べものにならない、頼もしい乗り味を実現した。このボディ剛性のおかげで、シンプルな1WAY式ダンパーでも260サイズのスリックタイヤをきちんと制御することができている。





エンジンは先代M3／M4が搭載した名機、3ℓ直列6気筒ツインターボの「S55」。ベースバージョンの最高出力は365ps。こちらもパワースティックにより、280〜365psのあいだで最高出力を段階的に制御することが可能だ。1500kgとやや重い車重ゆえ、富士24時間参戦時の450ps仕様でのラップタイムは1分51〜52秒台程度だったが、ストレートでの加速はGT4車両よりも速かった。ブレーキは、450psバージョンの場合、フロントがalcon製6ポットキャリパー＋390mmローター、リヤが4ポット＋355mmローター。ボディをきっちり制動させたうえで、ターンインでの姿勢作りをコントロールしてくれる。

スピードの世界へ ようこそ。

A NEW GATEWAY.

また、市販のM2 CSがボンネット、フロントスプリッターやリヤウイングをカーボン製とするのに対し、M2 CSRはカーボン使用をルーフのみにとどめている。それは、万が一のクラッシュでパーツ交換を余儀なくされたとしても、ユーザーの負担を少なくするため。エントリーモデルではドライバーのマイレージを稼ぐことが一番大切であるということを、BMWはきちんと分かっているのだ。M2 CSRは街のBMW正規ディーラーで購入することができる。購入の相談やアフターケアなどの面でもとても身近なのだ。

10月29日発売の本誌では、M2 CSRを実際に走らせた印象について詳しく述べていこう。そのエキサイティングかつ、ドライバーを育てるFRレーシングカーの魅力を、たっぷりとお伝えしようと思う。



BMW M2 CS RACING Engine specifications

Type	Six-cylinder in-line, four valves	Performance	Basic version: from 280 to 365 ps
Technology	M TwinPower turbo technology		450 ps version: from 280 to 450 ps
	direct injection, Valvetronic		Configurable using power sticks,
Capacity	2,979 cc		depending on balance of performance (BoP)
Bore / Hub	84.0 mm / 89.6 mm		

TotoBMW https://www.totobmw.com/motorsport/

TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

頂を極めた者の、這い上がる決意

絶望的な結果に終わった86／BRZデビュー戦 日本の頂点に立った男が向き合うドライビング改革

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

スペシャルインタビュー

小暮卓史



長年にわたりスーパーGTで活躍し、2010年にはGT500シリーズチャンピオンを獲得、さらに国内トップフォーミュラでも数多くの勝利を挙げてきた小暮卓史。今シーズンはGT300クラスを戦い、第3戦鈴鹿で表彰台に上がるなど確実にポイントを稼いでいる。そんな小暮が、7月にスポーツランドSUGOで開催された第4戦で86／BRZレースに初参戦。しかし、その結果はじつにほろ苦いものとなった。

　公式予選直後、「これほど悔しかったことは久しくない」とショックは大きかったが、いまは次戦に向けてしっかりと前を向いている。86／BRZレースを戦い抜くためには何が必要なのか。練習を重ねる小暮に聞いた。

——決勝では追い上げを見せたものの、スプリントレースで大きなウエイトを占める予選は23位。厳しい戦いになりました。

「予選の結果がすべてですね。肝心の1回目のアタックでシフトミスがあったり、それがきっかけでコースアウトしてしまったりと散々でした。フォーミュラ・ニッポン、そしてスーパーGTの世界に飛び込んだときも、ここまで苦しんだことはありません。

　その直前、チームに無理を言ってセッティングを変更し、ダンパーの減衰力とリヤのアライメントを安定方向に振りました。ハイスピードコーナーがオーバーステア気味で、ストレートも安定感がいまひとつなのが気になっていたんです。ただ"こうすればこうなるはず"という漠然としたイメージはあったものの、86／BRZレースではまだ経験が浅く最適解を選んだわけではありません。いま冷静に振り返れば、それは不要なことだったと思います。マシンに慣れることが最優先で、走りに集中すべきでした。そこまで追い込まれていたということですね」

——そこからどう立て直していったのでしょうか。

「かなり落ち込みましたが、次のレース、つまり挑むべき目標があると気持ちの切り替えは早いほうです。その後、10月16〜17日に第7大会が行なわれる岡山国際サーキットを走る機会をいただきました。練習のためだけに岡山を訪れるなんて、フォーミュラトヨタに乗っていたころ以来だと思います。

　走れば走るほど壁の高さを実感していますが、同時にどうすれば速く走らせることができるのか、少しずつ分かってきたことがあります。そして、いまの自分がすべきことが見えてきました。具体的に取り組んでいるのは3つ。全開シフトアップ、コーナリングでのタイヤの使い方、そしてライン取りです。細かいことを挙げればきりがないのですが、まずこの3つについて考え方を変えて臨むことが必要でした」

——具体的に教えてください。全開シフトは86／BRZレースでタイムを出すために必須のドライビングテクニ

Y.Yoshimi

ックだそうですね。

「回転が落ちてしまうのを防ぐためにアクセルを緩めずシフトアップするのですが、素早く操作しないとクラッチが切れているあいだに回転が上がりすぎ、リミッターが利いてしまいます。すると制御がかかってスロットルが閉じられるので失速します。ミスするとすぐにコンマ5秒くらいの差が出ますから、これは大きい。操作の速さ、タイミングはもちろん、力の加減も影響するため、走り込んで状況に応じた操作を身体に染み込ませ、精度を上げていくことが必要だと感じています」

——ふたつめはコーナリングにおけるタイヤの使い方。たとえばスーパーGTと違いがあるのですか。

「スーパーGTは、コーナーの進入でタイヤのグリップを限界まで使って突っ込み、クルッとコンパクトに向きを変えたらパワーを使って一気に加速します。ロール剛性が圧倒的に高いからなせる技で、いわゆる〝V字〟のコーナリングですね。これに対して86／BRZレースでは〝U字〟が基本。サスペンションストロークが大きいのにタイヤのグリップが高いので、V字のコーナリングをすると大きな姿勢変化をともないます。そしてフロントアウト側のタイヤ1本へ極端に荷重がかかってしまい、コーナーを抜けてからの速さに差が出ます。

　フロントだけでなくリヤタイヤもしっかり使い、タイヤを倒しすぎることなく4輪をバランス良く接地させて曲がっていくイメージで練習しています。分かりにくいのを承知で言うと、僕のなかでは〝サラサラ〟滑らかに走る感じです」

——そうすると必然的にライン取り全体も変わりますね。

「86／BRZレース車両は車高が高いので、イン側もアウト側も縁石に乗り上げて走ることができます。つまりコースを大きく使えるわけです。これはU字のコーナーリングにも呼応し、旋回スピードを高く保ち、立ち上がりの加速につなげていくようなライン取りになります。またダウンフォースを味方につけるような走り方ができないこともあり、タイヤの使い方やライン取りについては、攻めすぎてもだめ、攻めなさすぎてもだめと、さじ加減がとても難しいですね。

　いずれにしても明確な基準を身体で覚えて、さまざまな状況に対応できるようにしなければいけないのでしょうが、その点がまだまだ足りません。それでも走り込んでいくなかで、少しずつ引き出しが多くなってきました」

——練習を重ねることで、手応えを掴んできたのですね。

「どこまで86／BRZレース車両を乗りこなせるようになっているかは、正直なところ分かりません。多くの方々に協力いただき前を向く力を得ていますが、プレッシャーもあります。走り込んでできることが増えているものの、けっして甘い世界でないことも承知しています。けれど光は見えてきました。岡山のレースでは、チームの、そして応援してくださるみなさんの期待に応えたいと思っています」

　トップカテゴリーで数多くの栄光を手にしてきた者であっても、そう簡単には攻め落とせぬ厳しさを持った86／BRZレース。それでも小暮は、磨きあげてきた感覚をさらに研ぎ澄ませ、86／BRZレース車両を乗りこなすべくマシンと真摯に向き合っている。次戦、岡山ラウンドの走りに注目したい。



レカロレーシングチームから参戦する小暮は、86/BRZレースの難しさを伝え聞いていたそうだが、デビュー戦はそれを肌で感じる結果となった。レース車両を乗りこなすために、まず練習を重ねたのが「全開シフト」。スーパーGTのようなレーシングカーに比べるとフライホイールが重いので、レブフィールはさほどシャープには感じない。だからこのような特殊なシフトアップが可能なわけで、それ自体はそれほど難しいことではないという。しかし常にスムーズにシフトアップできるわけでなく、たとえば横Gがかかっているとミッションマウントが動くのか、2速から3速へ入りにくいことがある。岡山なら、ヘアピンの立ち上がりやダブルヘアピンあたり。あらゆる状況で再現性を高め、タイムを削ろうと努めている。

Respect.

& FX Demaison

近年の大低迷から今年抜け出したように見えるウイリアムズ
その背景には新たに任命されたCEOとTDの存在があるが
このふたりはVWをWRC4連覇に導いた超がつくほどのヤリ手
彼らが組織を編成するときの信条は極めてシンプルだった

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：ブラッドミール・リス（Vradmir Rys）／桜井淳雄（Atsuo Sakurai）
LAT／XPB／Sutton



フランソワ・クサビエ・ドゥメゾン ● 通称FX。ルノーやプジョーでF1やツーリングカーやラリープログラムに従事した経験を持つ。VWモータースポーツには2011年に加入し、16年から同ブランド全体のプログラムを統括するテクニカルディレクターを務めた。2021年3月にウイリアムズのテクニカルディレクターに就任。

XPB



XPB

WRC４連覇を果たした
〝外様コンビ〟が語る
名門チーム再編の信条

Trust and

Williams Racing × Jost Capito

ヨースト・カピート ● ザウバーの執行委員やCOOなど、F1チームの要職を歴任。2012年にVWモータースポーツのディレクターに就任すると、翌13年から同ブランドのWRC４連覇を成し遂げた。ウイリアムズには21年２月にCEOとして加入すると、同年６月にサイモン・ロバーツがチーム代表を辞したのを機に、同職を引き継いだ。

XPB

F1では、ほかのカテゴリーから来た人材を評価する際、ある種の上流階級気取りが顔を覗かせる。ジュニアフォーミュラの世界で何十年も活躍してきたフレデリック・バスールでさえ、F1のパドックの古参者から「F1には向かない」と揶揄されたほどだった。スポーツカーや、ましてやラリー出身の人物にとっては、いきなり手の届かないスポーツに飛び込んできたと思われがちなのは明らかだ。

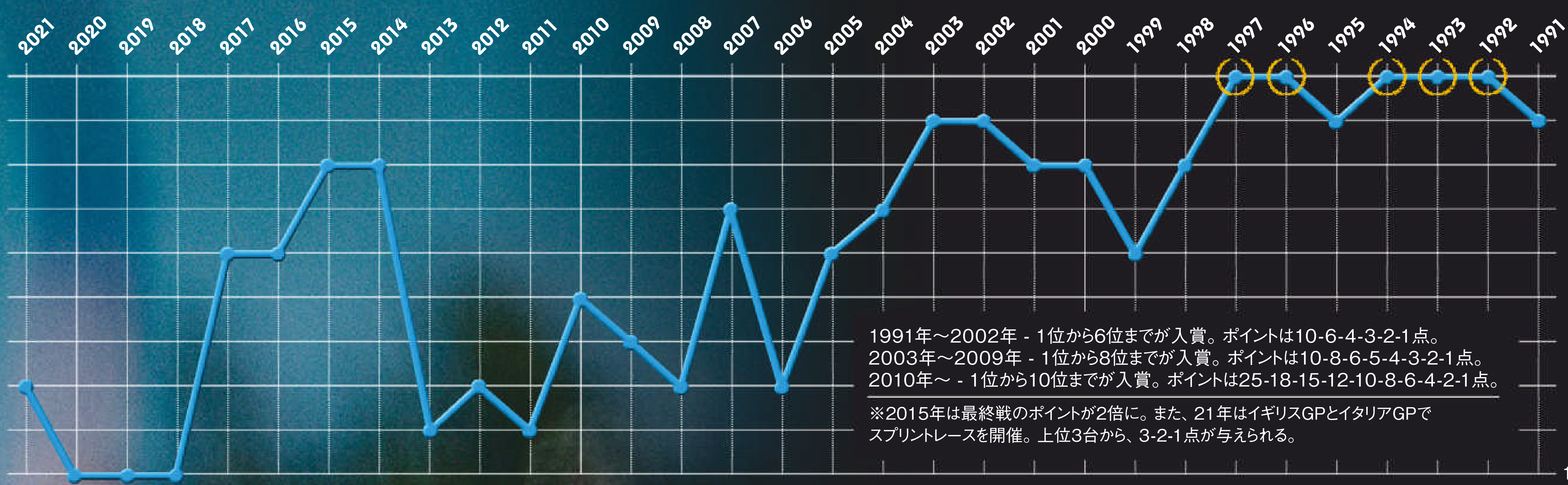
しかし、このような俗物的な態度が正当化されないことは、バスール自身が実績をもって証明してきた。バスールは2016年に低迷していたルノーのチーム状況を好転させ始めた立役者であり、その後は下位に沈没していたザウバーを救うべく重要な役割を果たしてきた。彼は現在、アルファロメオとの強力なパートナーシップをもってチーム再建に取り掛かっており、この

XPB



近年は得点が容易になったにも関わらず、昨年は無得点で最下位。しかし、今季は第12戦ベルギーGP（荒天により赤旗終了）でジョージ・ラッセルが2位表彰台を獲得するなど躍進している。（グラフは第15戦ロシアGP終了時点のもの）

ウイリアムズのコンストラクターズランキング推移



早急に結果が求められるときは信頼できる人と仕事をしその人の能力を充分に信じることが大切になる



Trust and Respect.
Williams Racing × Jost Capito & FX Demaison

フランス人がF1でふさわしい地位を確立させたことに異論のある人間はいないはずだ。さらに最近では、WECで活躍してきたアンドレアス・ザイドルが、長期間チームの運営方針を失っていたマクラーレンに加わると、あっという間にF1でもっとも高く評価されるマネージャーのひとりとなった。つまり、このスポーツがほかのカテゴリーでの成功事例から学べることがあるのは明確だ。そして、目下それを期待しているのがウイリアムズである。

昨年の夏にウイリアムズ家から歴史と伝統を誇るチームを買収したドリルトン・キャピタルが、組織に大きな変革が必要だということを認識するのには4カ月しかかからなかった。そして、手始めにヨースト・カピートをチームに招聘した。5年前にマクラーレンに短期間在籍したことを除けば、およそ20年ものあいだグランプリから離れていたカピートは、そのあいだにフォルクスワーゲン（VW）モータースポーツを率いてWRCで前例のない成功を収めた。彼とってF1は「やり残した仕事ではない」ようだ。

「私は引退していたんだ。ただ、この機会が巡ってきたとき、長くレースに携わってきた者として、またウイリアムズのいちファンとして、このオファーを断ることなんてできなかった」

では、カピートはマクラーレンで何がうまくいかなかったのか？　これを問うと隠すことなく率直に語った。

「私はロン・デニスに直接雇われていたのだが、彼が去ったことでチーム内の政治やアプローチがすべて変わって

しまった。ロンと密接な関係にあることが当時のチーム内で自分の助けにはならなかったと思うし、あのままとどまることにも意味がなかったので、私が退社することでお互い合意した」

今季の成績からマクラーレンは復調を果たしたと言えるが、カピートは当時から復活劇を予感していた。

「何を変えればいいのかという明確な目標や機会があり、アンドレアスがそれを実行しただけなので、現在の状況に何の驚きもない。彼は私と同じ学校の出身だし、私が始めたことを引き継いでいるようなものだよ。私もすごく気分がいいし、彼らのパフォーマンスを見られるのは非常に楽しみだ」

だが、当時のマクラーレンよりも、現在のウイリアムズはさらに低迷している。カピートによると、両組織の再建作業にはいくつかの共通点はあるものの、そこには当然違いがある。

「すごく似た状況だった。とはいっても、問題はまったく同じというわけではなく、その根源も微妙に違っていたので、どちらのほうが深刻かというものではない。各チームが抱えている特殊な状況に常に適応していかなければいけないんだ。私はウイリアムズではこの問題に関してはすでに大きな前進を成し遂げていると思っている」

カピートがチームの本拠地グローブに到着したときに感じたことは、早急に取り掛からなければいけない仕事が山積しているという事実に向き合うことだった。

「歴史があり、若い才能があり、経験も豊富だが、テクニカルディレクター



（ＴＤ）がいなかった。それが一番の問題だったと思う」

経験よりも信頼を優先

ＦＸことフランソワ・クサビエ・ドゥメゾンはＶＷモータースポーツでカピートの元同僚だ。彼はカピートからの誘いに対しすぐさま協力を申し出た。

「良い機会だった。ヨーストとは過去に一緒に仕事をしたことがあり、彼からウイリアムズで働かないかというオファーを受けたとき、これはとても良いチャレンジで素晴らしい機会だと思ったよ。このチャンスを断ることなんてできなかった」

元Ｆ１チームＴＤの肩書を持つ人材の転職希望者が後を絶たない業界のため、カピートは古参の人材を採用することもできた。しかし、彼は自分がよく知っていて完全に信頼できる人物を採用することにした。ドイツ人のカピートにとって、自分と一緒に仕事をする人物をよく知り、100％信頼することは何よりも重要だ。それがベテランのウイリー・ランプをコンサルタントとしてチームに参加させることに成功した理由でもある。

「とくに今回のように早急に再建を目指さないといけない場合には、自分が信頼できる人と仕事をして、その能力を充分に信じることが大切だ。ウイリーについては、私もザウバーで働いていたので彼の経験をよく知っている。『ＦＸにはＦ１の経験がない』と言う人もいたが、彼はＶＷモータースポーツで10年間も働いていたし、そのあいだに元同僚のウイリーがＦ１について

V.Rys



学んだことをすべて知っている。ふたりはペアとして非常にうまく仕事をしてきたので、彼らの関係がここでも機能すると信じている」

20年以上前にプジョーのF1プログラムの一員として仕事をして以来の復帰となったドゥメゾンにとっても、カピートとの親密な関係こそが重要だったと明かす。

「間違いなくそれがキーファクターだった。なぜなら自分が信頼している人、自分がよく知っている人、そして自分のことを知っていて、自分のことを信頼してくれる人と一緒に仕事をするのは、いつだって難しいことではないからだ。彼は私に、どんな体制にしたいのか、チームのワーキングフィロソフィがどのようなものなのかを説明してくれ、そして私は彼の考えやコンセプトを全面的に支持した。つまり、チーム体制のトップにヨーストがいることがこの決断を後押ししてくれたんだ」

カピートとドゥメゾンのふたりが最初に行動に移したことは、かつてのVWモータースポーツの盟友、ランプをF1に復帰させることだったとドゥメゾンは説明する。

「そう、私たちがウイリーを引退状態から復帰させたんだ。私たちには彼が必要だった。なぜなら彼はVWモータースポーツで我々と一緒にラリーを始める前に何年間もF1で活躍していたからだ。彼の豊富な経験を活用しないのはもったいないし、彼はヨーストとも、そしてもちろん私とも非常に良い関係を築いているので、私にとってはすごく貴重な存在だ。F1はある意味私にとって新しいものだし、ヨーストがウイリアムズのTDとして私にオファーをしたのもウイリーの存在が影響してのことだと思う」

スタッフ全員に責任を

彼らふたりがチームに加入したときに見つけたのは、崩壊したチーム構造だった。ファクトリーチームとレースチーム、古いスタッフとおもにマクラーレンから来た多くの若いスタッフなど、チームは分裂状態にあった。そこでカピートはまずプランを立てた。

「一番大事なことは、ひとつのチームとしてまとめることだった。縦割りではなくお互いに話し合うことが大切だ。そうすれば、ほかの人が何を望んでいるのか、何をしているのかをより理解することができる。いまでは、エンジニアやファクトリーのスタッフがレース現場に来て、サーキットでの作業を見て、より良い意思疎通を取るようになり、結果としてより良い協力関係が築けるようになった。これまでの結果



かつてザウバーでTDを務めたウイリー・ランプ。VWモータースポーツではTDとしてポロR WRCの開発を牽引するなどして、カピート、ドゥメゾンと協働した。現在はウイリアムズのテクニカルコンサルタントとしてふたりを支えている。

XPB



XPB

信頼しているからこそ、各個人に責任を与えることができた

を見ると、このアプローチがうまく機能していることが分かると思う」

一方でドゥメゾンは、VWモータースポーツでうまく機能していた技術的な構造をすぐに導入。全スタッフに明確な責任を持たせた。そしてその結果として、その責任を各々がちゃんと説明できるようにもなった。

「誰もがより良い変化を望んでいるが、自分のやり方を変えるのは難しいことだ。人間は自分の居心地の良い環境から離れたくないからね。だから、私が最初に取り組んだ最大の作業は、変更が必要であることをスタッフに認めてもらうことだった。これは簡単なことではないが、私は過去に同じことをやった経験があるし、ヨーストが私を呼んだのは、VWモータースポーツでやったときと同じように、このプロセスをもう一度このチームで行なうためだった。それと、私たちがチームに加入した際、ワーキングメンタリティを少し変えた。これは、組織に新しい血を注入する方法でもある」

ドゥメゾンはまた、合議制のリーダーシップは機能しないと考えている。

「私は少し古いタイプの人間で、縦割り構造のメリットを信じているんだよ。合議制のリーダーシップの陰に隠れて責任を取らずに済ませるのではなく、各部門の責任者を明確にすることができるからだ。私は誰もが明確な責任を持ち、自分の仕事をちゃんと説明ができる、このような構造を好む。信頼しているからこそ、個々の協力者に責任を与えることができるんだ。彼らが一生懸命に仕事をするかどうかは彼ら次第だが、一般的にこの方法はとてもうまくいくと思っている。人を尊重し、信頼していることを示し、その人にとって最善と思われる方法で仕事をする環境を与えれば、ほとんど惰性でも前に進んでいく、油を差した機械のようになる。結果としてマシン開発がよりスムーズに進むんだ」

「権威には責任がともなうものだから、結果的に自分の判断に責任を持つよう

WRCワークスチームの軽く2倍!

人的リソースから考えるF1の規模と開発力

カピートとドゥメゾンのモータースポーツでの最大の成功は、VWモータースポーツ時代のものだ。同ブランドがWRCに参戦した4シーズンすべてにおいて、ダブルタイトルを獲得する偉業を成し遂げた。

ウイリアムズのような独立系チームと、VWモータースポーツのようなメーカー系チームで働くことの違いを説明するのに、このふたり以上に最適な人間はいないだろう。ドゥメゾンは「現在のチームの人員構成を見てみると、VWモータースポーツでは250人程度だったのに対して、ウイリアムズでは500人近くもいる。つまり各部門、各プロジェクトの特定の部分に、2倍のブレインパワーがあるということだ。マシンの各部分を最適化するための頭脳が2倍もあるので、より多くの開発を行なったり、マシンのすべての部分をより良く開発することができる体制にあると言える」と、人的な規模の差を語る。

ドゥメゾンはまた、独立系F1チームとメーカーが支援するチームの運営方法には重要な違いがあると説明する。

「自分のキャリアを通じて、ほとんどメーカーと直接仕事をしてきた。F1では、少なくともウイリアムズでは、リソース面においてはこれまで私が勤めてきたすべてのメーカー系チームよりも多くのリソースが利用できると言える。メーカー系チームで働いているとチームの将来が保証されているかのように思えるが、私自身がVWで経験したように必ずしもそうではない！　だから、独立系チームで働くことは、ある意味でデメリットははるかに少ない。だからこそ、いまの自分の立場は素晴らしいと思っている。メーカーからも支援を受けているウイリアムズに何か欠けているものがあるとは思わないし、少なくともいまは、自分やり方は何も変わっていない」

一方のカピートは「ウイリアムズには独自の製造部門があり、ほとんどすべてを内製している。これはVWモータースポーツにはなかったことだ」と指摘する。

「しかし、F1チームで対応している技術面での領域はWRCでもカバーしなければならなかった。エアロダイナミクスであれば、たとえばフィンランドでクルマを空中で50mジャンプさせなければならないとしたら、それも空力の要求にほかならない。また、VWモータースポーツ時代にはパイクスピークにも挑戦したが、あれはグランドエフェクトカーであり、れっきとしたレーシングカーだ。このように、適切な人材がいれば、どのカテゴリーでも結果を出すことができるんだ」

さらにドゥメゾンは「VWモータースポーツでは、WRCだけではなくツーリングカーや電気自動車（EV）も手がけていたことは注目に値する」と続ける。

「EVのID Rはラリーカーよりも F1のコンセプトに近いと言えるだろう。だがVWモータースポーツでは、ID Rのようなプロジェクトでもエンジニアの数はF1より少なかった。F1チームには多くのリソースがあるので、より多くの人員を投入できるんだ。しかし、チームとして運営していかなければならない方法に変わりはない」

要約すると、カピートは「独立したチームを運営する方が簡単だ」と言っている。

「なぜなら、自分の運命を自分が握っているからだ。一方のメーカー系チームでは、常にメーカーの利益を最優先に考えなければならない。VWモータースポーツではそれがとてもうまく機能していて、我々にも必要なだけの自由が与えられていた。当然ながら勝ち始めればもっと自由になるので、当時は現在ウイリアムズで働いているのと同じように独立系チームのような感じで仕事ができていたね」

XPB



VWは2013年からWRCに参戦し、セバスチャン・オジエ（現トヨタ）とともにドライバーズ、マニュファクチャラーズの両タイトルを4連覇。16年限りで撤退となったが、ファクトリーには翌17年に向けた車両が用意されていたようだ。

になる。それがレースチームでは必要なことだと、私は考えている。また、私は自動車業界でも多くの経験を持っているが、同じようなプログラムをいくつか並行して行なう場合はマトリックス組織にしなければならない。しかし、おもにひとつのプログラムだけを実行している場合は、あまりにも複雑になり過ぎるため、マトリックス組織を作る余裕はない。だから、まず何を達成したいのか、目標は何かを決め、それにもとづいて組織を定義していく。周囲にいる人間を中心とした組織を作ってはいけないんだ」

F1も他所に目を向けるべき

ふたりともF1でのレースの進め方は特殊ではないと考えている。たしかに組織の人員は圧倒的に多いものの、

F1での経験と伝統と他所の競争力と能力を適切に組み合わせることで新たなアイデアが生まれる

ラリーやほかのレースで機能していたことはウイリアムズでも必ずうまくいくはずだとカピートは信じている。

「私にとってレースはレースであり、レギュレーションが違うだけだ。どこでレースをしようと、トップレベルで活躍しようと思えばハードワークを重ね、才能ある人材を確保し、適切な体制を整えなければならない。VWではWRC参戦初年度にチャンピオンに輝き、その後も連続してタイトルを獲得できたが、それは簡単なことではなかった。翻って、現在の状況も簡単ではない。だが、レースチームを運営するにあたってはWRCもF1もそれほど大きな違いはないと思っている」

ロバート・クビカをはじめとするあらゆるカテゴリーに興味を示す経験豊富なドライバーたちに対し、ウイリアムズ側は自分たちがF1を席巻していた90年代に実践していたやり方で活動を続け、全盛期に比べ明らかに戦績が落ちているにも関わらず、そのやり方を変えようとはしなかった。カピートもこの事実を認識しているが、この問題はすでに解決したと考えている。

「たしかにそれはちょっとしたことではあったが、それがチームの新しい現実ではありません。ウイリアムズにはいまや新しい投資家がいて、新しいアイデア、新しいやり方、新しいビジョンを持っている。彼らは物理的にも人的にも、チーム体制に重要な投資を行なっている。すべてのチームがそうであるように、経験豊富な人材をF1に連れてくることで多くのものを得られた。設備機械や生産方法、そしてブレインパワーに真剣に投資した。モータースポーツにおいてこういったことは、チーム買収時の通常の手順だと思うので、新オーナーが変なことや異常なことをしたとは考えていない」

前述のとおり、カピートはほかのカテゴリーでの仕事を経てグランプリに戻ってきたこともあり、F1界の外にいる人材を採用し続けることに前向き

20年前はバスとテントだけだった

ドゥメゾンも驚いたF1パドックの“進化”

F1の誰にとってもドゥメゾンは新しい名前と言えるが、じつは彼は1999年末にプジョーが撤退する直前、同陣営で働いていた。

パドックに戻ってきたドゥメゾンは新しい世界を発見できたと認めている。といっても、今季はほとんどの陣営がモーターホームのサイズを大幅に縮小。それでも昔とは大きく様変わりしたパドックに驚いたという。

「以前関わっていたときは、モーターホームはバスとテントだけ。ガレージの後ろにはトラックとトレーラーがあり、そのあいだにタイヤを置く小さなスペースがある。それだけだった。そればかりか、現在は各チームがレース現場に派遣するエンジニアの数はもちろん、ファクトリーにいるエンジニアの数もすごく増え、マシンのさまざまな部分を担当するようになっている。本当にまったく別世界にいるかのようだ。リソースが大幅に増加し、グリッドの後方であっても人員体制はより込み入った状態となり、クルマははるかに複雑になったため、これらを機能させるにはより多くの人員が関わる必要がある。そのため、人、道具、部門、お金などすべてのものが、私がF1に関わっていた25年前とは大きく異なっている」


Sutton


LAT

上が1999年当時、右が現在のモーターホーム。モーターホームだけを見ても、20年余り前よりも大規模に、また豪華になっていることが分かる。設営作業も当時より複雑だ。

である。

「ほかのシリーズや業界にも高い競争力と能力があることを尊重しなければならない。チームにはF1の経験と伝統がたくさんあるから、それらと適切な組み合わせをすることで新しいアイデアが生まれてくるのだと信じている。だから、F1以外から人材を引っ張ってくることは理に適っている。チーム内にはF1の経験がたくさんあるが、ほかの種類の経験もあったほうがいいと思うし、チーム内でこういった人々のあいだで適切なコミュニケーションが取れれば、すべてのスタッフにメリットがあるからね」

カピートやランプ、そしてウイリアムズのベテランたちに聞いても、ドゥメゾンは本当に覚えが早いと口をそろえる。しかし、当のドゥメゾンはそれを謙虚に受け止めようとしている。

「努力はしているよ。たとえ脳が日々老化していくとしてもね！　私はいつもできるだけ早く学ぶことを心掛けているし、それが前進する最適な方法だと信じている」

カピートと同様に、ドゥメゾンもF1チームが外部の人間を迎えることを拒むべきではないと考えている。

Trust and Respect.

Williams Racing × Jost Capito & FX Demaison



「私は多文化の環境で仕事をすることに慣れている。さまざまな国籍の人たち、さまざまな考え方の人たちと一緒に仕事をすることは、アイデアや方法の幅が広がるのでとても大切なことだよ。このような環境を受け入れた時点で、ほかのメンバーが必ずしも自分と同じやり方ではなく、別の方法で物事を達成することをちゃんと受け入れなければならない。重要なのは、これらの異なる方法やメンタリティを、効率的に機能させること。そして、チームを一緒に作り上げ、少しずつでいいので順位を上げていくことだ」

テクニカルレギュレーションの抜本的な変更により、22年にはまったく新しいマシンが登場する。これはウイリアムズにとって形勢逆転の絶好の機会になる可能性があり、それが現在ドゥメゾンの最優先事項となっている。

「ウイリアムズが短期間でトップ争いに復帰できるとは思っていない。しかし、22年から始まるテクニカルレギュレーションによりベースラインが新たになるため、しっかりとした基準でスタートできるよう準備しているし、集中して取り組んでいる。来年には明確な進展を示さなければならないことは明らかだ。我々には毎年同じようなポジションにいる現状にとどまる余裕はない。当然ながら、22年に毎週末Q3に進出することを期待するのは現実的ではないけどね」

最後にカピートは、レースはレースであり、F1は謙虚にほかのカテゴリーから学ぶべきであるという原点に、いま一度立ち返るべきだと主張する。

「どんなシリーズでも、別のシリーズから学ぶことができると思うし、常に良いものと悪いものがある。チーム代表という立場からWRCを支持して連帯していくという方法は優れているし、いまもそう思っている。しかし彼らはF1に比べてはるかに小規模であり、F1のような大きなバラエティがないことも理解しなければならない。F1にはウイリアムズのような完全な独立系チームもあれば、あるチームのBチーム、さらには自動車メーカーに所有されているチームもあり、非常に複雑だ。しかし、ヨーロッパだけでなくインディカーやNASCARなど他国のカテゴリーを参考にして、何かを学ぶこともできるし、物事をもっとシンプルにできるはずだ」

このスポーツの全体像を見渡すと、F1の変更に関するあらゆる議論が、誰もが自分のアジェンダを押しつけようとすることで妨げられていることにカピートはうんざりしている。

「常にそうだとは思わないが、このスポーツは非常に競争が激しいので、自分の利益だけを追求する者がいても、それを責めることはできない。そのアプローチは、このスポーツの一般的な関心事である背景にもう少し向けられるべきなのかもしれない。だが、私はステファノ・ドメニカリの能力を大いに信じている。彼には、チームマネジメントやチーム代表としての経験、自動車業界での経験など、あらゆるものを持っている。私は、彼がチーム間で良い未来と良い協力関係を築いてくれると信じている」

A.Sakurai

TURKISH GP

Text : 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)
Photo : LAT ／ Ferrari ／ Red Bull



「リスクを採っても3位を目指す」潰えたハミルトンの無交換戦略

噛み合わなかったチーム・メルセデス

Red Bull



ボッタスにとって今季初、自身のキャリアで通算10勝目という節目の勝利となった。「ラインを外さないように全集中した。自分の力で勝ち取った勝利だと思う。キャリアのなかでベストレースのひとつ」と喜びを語った。

『ルイス、ピットインだ』『なぜ?』『新品インターのほうがいいからだ』『そうは思わないね』。

後半40周目以降、4番手のルイス・ハミルトンと担当エンジニア、ピーター・ボニントンとの無線交信は、かなり緊迫したやり取りになっていた。

メルセデスはこの週末、ハミルトン車へ4基目のエンジン投入を決めた。

Rd.16 トルコGP リザルト

●10月10日(日)決勝　●5.338km×58周=309.396km　●天候：小雨　●路面：ウエット

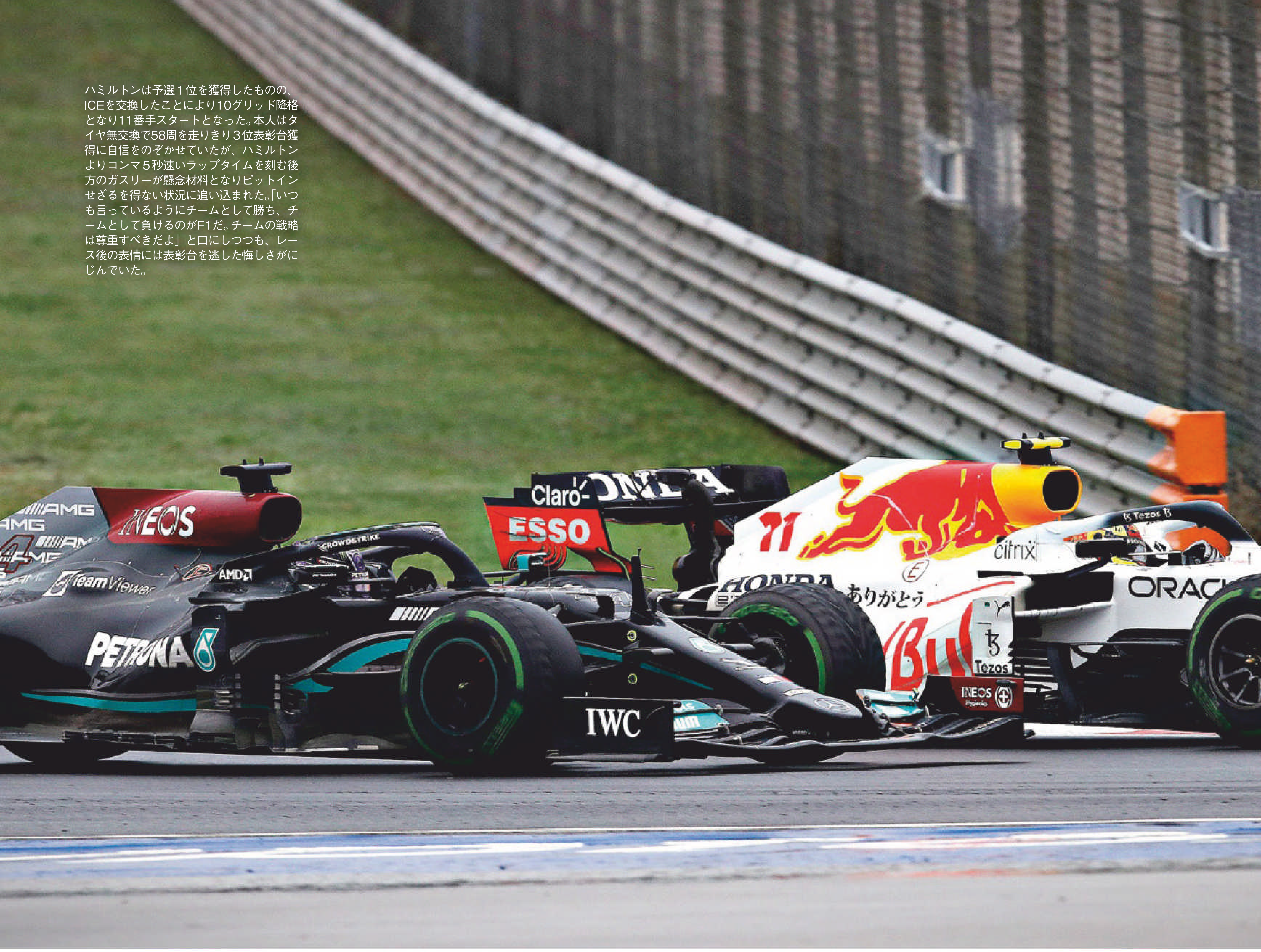
順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	58	1(2)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	58	2(3)
3	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	58	6(7)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	58	3(4)
5	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	58	11(1)
6	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	58	4(5)
7	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	58	7(8)
8	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	58	19(15)
9	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	58	8(9)
10	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	57	12
11	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	57	16(18)
12	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	57	17(19)
13	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	57	20(16)
14	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	57	9(10)
15	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	57	13
16	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	57	5(6)
17	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	57	15(17)
18	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	57	10(11)
19	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	56	14
20	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	56	18(20)

スタート直後にペレス、ガスリー、アロンソが横並びになり、ガスリーとアロンソが接触。後退したアロンソは今度はシューマッハーに当たってしまう。ガスリーとアロンソに5秒加算とペナルティポイントが科せられた。

Ferrari



新型PUを投入したため19番グリッドからのスタートとなったサインツ。そこからオーバーテイクを繰り返し8位フィニッシュ。自身初のドライバー・オブ・ザ・デイに選出された。ルクレールはハミルトンを退け4位。



ハミルトンは予選1位を獲得したものの、ICEを交換したことにより10グリッド降格となり11番手スタートとなった。本人はタイヤ無交換で58周を走りきり3位表彰台獲得に自信をのぞかせていたが、ハミルトンよりコンマ5秒速いラップタイムを刻む後方のガスリーが懸念材料となりピットインせざるを得ない状況に追い込まれた。「いつも言っているようにチームとして勝ち、チームとして負けるのがF1だ。チームの戦略は尊重すべきだよ」と口にしつつも、レース後の表情には表彰台を逃した悔しさがにじんでいた。

LAT

予選で最速タイムをたたき出し、11番グリッドからスタート。序盤で角田裕毅に8周にわたって抑えられたりしながらも、表彰台目前まで順位を上げる。

しかし走行ラインが乾きつつあった路面を40周以上走り続けたインターミディエイトタイヤは、とくに負荷のかかる右フロントの溝がほとんどなくなっていた。チームはバーストなどの最悪の事態を避けるため、新品のインターに履き替える安全策をとりたい。だがハミルトンは「まだ充分にハイペースで走り続けられる」と感じていた。

「このまま走り続けるよ」

『あと1周だけだぞ！』

だがハミルトンはピットに入らず、チームも強くは指示しなかった。37周目にタイヤを交換したバルテリ・ボッタスは、ペースの回復までに10周近くかかっていた。ピットインかステイアウトか——チームも確固とした判断ができないまま、同じような状況で走り続けていた暫定首位のシャルル・ルクレールが47周目にピットに向かった。

これでハミルトンは、待望の表彰台圏内3番手に上がった。しかしその2周後、「タイヤはどうだ?」というボニントンの問いに、「滑りまくってる!」とハミルトン。ラップタイムは1分35秒台まで落ちていた。

一方で6番手のピエール・ガスリーは1分33秒台のペースを重ね、46周目に27秒あったハミルトンとの差は、3周後には23秒まで急激に縮まっていた。トルコでのピットタイムロスは、約20秒。これ以上ピットインを遅らせれば、ガスリーの後ろでコース復帰しかねなかった。

ボニントンは即座に、「ガスリーとのギャップを築く最後のチャンスだ」と、50周目にピットインを指示。ハミルトンも今回は逆らわず、ガスリーに3秒4差をつけて5番手でコース復帰した。ところが2周目以降グレイニングが出始め、ペースは2秒以上落ちた。

背後のガスリーとの差は、あっという間に1秒以内まで縮まった。「何であのペースを捨てたんだ?」とタイヤ交換を非難するハミルトンに、「いずれにしても、順位を落としていた」とボニントンが言い返す。それでも交換からわずか5周でグレイニングを解消し、最終周には1分32秒台まで戻したのはさすがと言うほかない。だが時すでに遅し、5位入賞が精一杯だった。

結果的にはハミルトンが主張したようにタイヤ無交換作戦に賭けるか、ずっと早い段階で交換するか、その2択が正解だったのだろう。もし41、42周目あたりに交換していればガスリー対策は充分で、ペレスに先行されるだけで済んだはず。抜きやすい相手ではないが、残り16、17周の間にかわして3位表彰台の可能性はあった。しかしその周回時点で、先に新品インターに換えたボッタスがグレイニングに苦しみ、一方でハミルトン自身はハイペースを維持していた。チーム側もハミルトンにピットインを強く迫る材料がないままに、終盤まで来てしまった。

ボッタスやチームの盤石のサポートが、ハミルトンの強さの一因でもあった。だが今回だけは、かなり孤独な戦いを強いられたレースとなった。

ホンダホワイトの結束 ハミルトンへ総力抗戦

鈴鹿で走れなかった無念を晴らす 4台でつかんだダブル表彰台

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：AlfaTauri ／ Red Bull

第16戦トルコGPで、レッドブル・ホンダはダブル表彰台を獲得した。本来ならこの週末、彼らは鈴鹿サーキットでホンダの母国レースを戦っているはずだった。その無念を少しでも晴らすかのように、マシンは往年のホンダホワイトに全面変更された。これは1965年メキシコGPで劇的優勝を遂げたRA272を模したカラーリングだ。さらにマックス・フェルスタッペンとセルジオ・ペレスも、当時の雰囲気あふれるレーシングスーツを着用した。

「白いスーツのふたりが表彰台に立ち、その下には同じように白いマシンが2台並んでいた。ちょっと感慨無量でしたね」

そう語る表彰台下の山本雅史マネージングディレクター（MD）は、レッドブル首脳陣とともにこの結果を素直に喜んでいた。

優勝こそ逃したものの、苦戦が予想されたイスタンブールで今季2度目のダブル表彰台。さらにルイス・ハミルトンが5位に終わったことで、フェルスタッペンが再びタイトル争いの首位に立った。

ハミルトンが初日から見せた圧倒的な速さからすれば、エンジン交換ペナルティによる11番グリッドスタートから一気に表彰台まで駆け上がってくる可能性は充分にあった。それを全力で阻止したのがペレス、そしてアルファタウリ・ホンダのふたりのドライバーだった。

霧雨の降るなか、レースは全車が浅溝のインターミディエイト装着でスタートした。1周目で9番手に上がったハミルトンは、一気に角田裕毅の0・5秒差まで迫った。しかしそこから延々7周、角田はハミルトンの猛攻を防ぎ続けた。

「僕とツノダでは、目指すものが違った」と、ハミルトンは接触を避けて慎重なアプローチを取ったことをレース後に強調していた。しかし角田の名誉のために言うなら、彼はことさら露骨なブロックラインなどは取らず、あくまでハミルトンに隙を見せない走りに徹した。その結果、8周目にハミルトンが8番手に上がったとき、2番手フェルスタッペンとの差はすでに17秒にまで広がっていた。

惜しむらくはこの攻防でタイヤを使いすぎたことが、23周目の痛恨のスピンの遠因になった可能性があったことだ。レーシングドライバーの本能からハミルトンを抑えたのだろうが、対照的にピエール・ガスリーはタイヤマネジメントを最優先し、ほぼ無抵抗のままハミルトンに抜かれている。

しかし終盤、6番手のガスリーは3番手のハミルトンよりコンマ5秒以上速いタイムを刻み続けた。これがタイヤ無交換で表彰台を狙っていたメルセデスを混乱させ、せめてガスリーの前でコース復帰できるギリギリのタイミングになってやっとピットインを指示



Red Bull

FOCUS on HONDA



フェルスタッペンは優勝には届かなかったものの２位でレースを終え、ランキング首位に返り咲いた。「タイヤに集中しなければならなかったので楽しいレースではなかった。でも最大限の成果を得られた」。

したことで、結果的にハミルトンは５位入賞に終わった。

　３位表彰台のペレスの貢献も大きかった。中盤の攻防では最終コーナーでいったん先行され、ピットレーン入り口まで幅寄せされながらも譲らず、ターン１で抜き返す。この間にハミルトンのペースが大きく落ちたおかげで、36周目にピットインしたフェルスタッペンは、ハミルトンの３秒８前でコース復帰に成功した。

　あそこでハミルトンに先行されていたらメルセデスに１・２勝利を許し、タイトル争いでの再逆転もなかったかもしれない。ホンダドライバーが総力を挙げて、ハミルトンの表彰台を防いだのだった。

　最後にレッドブルの特別カラーリングについて触れたい。ＲＡ２７２の実車はアイボリーホワイトと呼ばれる象牙色だが、蘇ったトルコ仕様車はかなり明るい白。その理由は、「象牙色に塗り重ねると重量が増えてしまうから」だった。

　レッドブルはホンダカラーへの変更を快諾したものの、重量増によるパフォーマンス低下は当然避けたかった。そのため期限ぎりぎりまで試行錯誤が続き、「計画が中止になる可能性は何度もあった」と、山本ＭＤは述懐する。そしてたどり着いた妥協点が、あのホワイトだった。

　言い換えればレッドブルはホンダの依頼をそれだけ真摯に受け止め、最後まであきらめなかった。英国レーシングチームと日本の自動車メーカーの協力関係のひとつの到達点が、たしかに見えたカラーリングだった。

AlfaTauri

スタート直後、両側から挟まれる格好になったガスリーはアロンソと接触。５秒ペナルティを科されてしまう。それでも「今シーズンのベストパフォーマンスのひとつ」という本人評価も納得の走りでレッドブルのW表彰台に花を添えた。





YUKI TSUNODA
Moments of the Peaks 7

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

Round 15 Russian GP ＞Qualify: 13th　Final grid: 12th　Final: 17th



「コロナの収束」と「角田裕毅の活躍」を祈って

シーズン後半戦、最初のフライアウェイとなるロシアGP。例年であれば入国のために必要な報道ビザは帰国した際に取得しているけれど、今年は日本に戻れない。だからオランダGP翌日に急いでイタリアへ飛び、火曜日にミラノ郊外にある領事館へ行ってビザの発給申請を行なった。そうして着いたソチのメディアセンターの人数は、ざっとモンツァの6割くらい。クビアト選手がいたころは、それこそカメラホール（コースサイドの金網に撮影用の穴が開いている箇所）の奪い合いだったけれど、今年はほぼ思いどおりの時間帯に、思いどおりの場所で撮影することができた。ターン1内側にあるスケートリンク屋上からの撮影は例年どおりで、俯瞰の写真（右下と左上）はそこから撮ることができた。さらに、今年は主催者がグランドスタンド最上段を撮影場所として提供してくれた。本来であればそこは各国のテレビ中継用ブースとして使われるスペースだが、今年はコロナの影響で使用されていないためだった。グランプリの現場がかつてのような活気を取り戻し、そして角田選手が自分らしく走れるときが1日も早く来ることを祈りながら僕はソチをあとにした。

SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家 熱田 護 30年目のグランプリ





新刊インフォメーション

SAN-EI CORPORATION

モーター誌・クルマ誌・バイク誌の新刊からおすすめの8冊を紹介



マツダ・ロードスター
チューニング＆ドレスアップ徹底ガイド

走りと美しさを磨き上げる ロードスターファン必携の一冊が登場！／東西チューンド大集合 走りが自慢のロードスターをワインディングでチェックする!／パーツメーカー発最新チューニング情報局／ハイパーレブ特選注目マシンセレクション!／高性能と美しさの共演 SPORTS WHEEL GALLERY

ハイパーレブ Vol.255
マツダ・ロードスター No.12
定価 2,200円(税込)／A4変形判



現行80系から、60系まで
スーパーカタログ付き

高貴な佇まいを発揮するラグジュアリーSUV
カスタマイズでよりエレガントに
#60系もパーツ豊富で絶好調！
初めてでも安心のカスタム解説
60系＆80系エアロデモカー大図鑑
高級感向上おすすめPARTS
光をグレードアップ LED大作戦 etc.

スタイル RV Vol.154
トヨタ ハリアー No.10
定価 2,450円(税込)／A4変形判



ヒューマンレーシング
人を通してレースシーンをひも解く

ロードとダートトラックで活躍したXRのすべて
GNCタイトル37回の栄光、XR750の46年
空冷で水冷に打ち勝ったルシファーズハンマーの奇跡／最も成功したレーシングマシン、XR750 知られざるXR1000の進化と変化／ビル・ワーナー、XR750を語る／魂の継承者、DAYTONA WEAPON

RACERS Vol.60
Racing Harley-Davidson
定価 1,200円(税込)／A4変形判



21世紀・究極の
単車改造本

「いじって楽しむ」要素満載のキャブレターや空冷車を中心とした改造バイクマガジン。
‘70年代から‘90年代のバイクを中心に、50ccからリッターまで幅広いジャンルで改造し、走るユーザーに向けた内容が目白押し!!

G ワークスバイク Vol.23
2021 SUMMER
定価 1,100円(税込)／A4判

全国の書店または以下の方法にてお求めください

インターネット **www.sun-a.com/**

お電話は…03-5357-8802（受付時間：平日10:00～17:30） FAXは…03-5357-8803（※代引きのみ）



最新軽自動車 31車種徹底ガイド

速報! ワゴンRスマイル参上
スライドドアハイトワゴンに新たな選択肢
ハイト系スライドドア車のパイオニア
ムーヴキャンバス
便利でおトクな万能ハイトワゴンに注目!!
ホンダN-WGN／日産デイズ／三菱eKクロス／スズキ・ワゴンR

モーターファン別冊 統括シリーズ Vol.136
2021-2022 年 軽自動車のすべて
定価 880円（税込）／A4変形判



国産 &輸入最新人気スポーツカー徹底ガイド！

最新スポーツカー26車種をあらゆる角度で徹底解説。車両の購入サポートや最新車種の動向チェックなどの情報源として最適な一冊。
【試乗レポート】86/BRZ 第二章開幕!
「GRヤリス」徹底検証!

モーターファン別冊 統括シリーズ Vol.135
2021-2022 年 スポーツカーのすべて
定価 840円（税込）／A4変形判



美しい写真と詳細なレポートでレースシーンを切り取ります

マシンギャラリー SUBARU IMPREZA 555／MITSUBISHI LANCER EVO Ⅵ
こだわり続けた「市販車ベース」 "A" に殉じた三菱の矜持／日本が、世界が愛した英雄 コリン・マクレー物語／インタビュー：ディディエ・オリオール／帝国の最強車デルタ、その軌跡 隠れた人気車「ヴィヴィオ」挑戦記 名車? 黒歴史? ST205を再検証

レーシングオン No.514
WRC グループ A の時代 その 2
定価 1,680円（税込）／A4変形判



"基本"を知る悦び !! 大人のバイクメンテ

リターンライダー必見！いまさら･･･をいま知っておきたい!!"基本"を知る悦び!!
タイヤ／チェーン調整／オイルの性能と役割／オートバイの電気／エンジン周りとキャブレター／アジャストとアソビ
ヤマハ（ワイズギア）オイル&ケミカル・カタログ

"基本" を知る悦び !!
大人のバイクメンテ
定価 1,650円（税込）／A4正寸判

［第10戦］フィンランド

**エバンスが途中から突然“確変”状態
タイトル争いで踏み留まった**

秋の収穫祭は“プランB”で。

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA

トヨタ・ヤリスWRCが、「ホームイベント」の第10戦ラリー・フィンランドで負けなしの4連覇を達成。今季はこれで10戦8勝という圧倒的な強さで、マニュファクチャラー選手権のリードをさらに広げた。

しかし、すべてのヤリスWRCが圧倒的に速かったというわけではなく、優勝したエルフィン・エバンスを除けば、じつはかなり苦しい戦いだったと言える。トヨタ勢の2番手は、ワークスではなく、プライベートエントリーのエサペッカ・ラッピ。同3番手はセバスチャン・オジエだったが、1分のペナルティを差し引いても、優勝したエバンスからは約1分54秒遅れと、優勝どころか、表彰台を争うスピードもなかった。地元優勝が期待された21歳のカッレ・ロバンペラと育成ドライバーの勝田貴元は、ともにドライビングミスでデイリタイアを喫し、下位に沈んだ。今回は10台のWRカーが出場。そのうち半数がヤリスWRCだったのだが、表彰台を獲得したのは1台と、トヨタにとっては想定外の結果だったと言える。

ヤリスWRCは、ラリー・フィンランドが開催されるエリアのグラベルロードで生まれ育った。それだけに、これまでハイスピードグラベルラリーを得意とし、今回のラリー・フィンランドに向けても入念な準備を重ね、完璧とも言えるほどクルマを煮詰めていた。幸運にもラリー直前に行なわれた、オジエのテストを取材することができたが、テストはじつに淡々と余裕を持って進み、細かな部分の微調整に力を注いでいるように見えた。実際、オジエだけではなく、ほかのトヨタの全ドライバーがクルマにいいフィーリングを感じ、自信を持っていたと聞く。

だが、オジエは出走順がトップだったとはいえ、2番手スタートのエバンスと比べると、タイムがまったく伸びなかった。「クルマのフィーリングは悪くないのに」とオジエは戸惑いを隠していなかったが、それは優勝候補のひとりでもあったロバンペラも同様だった。「自分としては限界ギリギリで走っている。これ以上は無理だ。基本的なセッティングを見誤った」。超高速ラリーを得意としているはずだが、弱音を吐き、そしてマシンのコントロールを失って砂山に突っ込んだ。

ではなぜ、地元であり、クルマの相性がいいはずのフィンランドで苦戦したのか？　理由はいくつか考えられるが、最大の要因として考えられるのは、開催時期が例年の7月下旬〜8月上旬より約2カ月遅い秋となったことだ。全ステージをレンタカーで下見したが、路面のルーズグラベルは例年の夏季よりはるかに少なく、路面自体が硬く締まっていた。まるで舗装路のようにカチカチで、タイヤは高いグリップを発揮していた。実際、レッキを終えた選手たちも「今年の路面はグリップがかなり高そうだ」と驚いていた。

しかし、本番でクルマがWRカーに変わり、スピードレンジが一気に上がると、「想像以上にグリップしない、滑る！」というコメントがとくにトヨタのドライバーから多く聞かれた。たしかに路面自体は硬いが、湿度を含み、表面がニュルニュル滑るようなフィーリングだという。夏季の表層の乾いたルーズグラベルで滑るのとはまた違う感触で、オジエとロバンペラは思うようにセッティングの対処方法を見つけられなかった。トヨタ勢では唯一、エバンスがそのような条件も想定した「プランB」のセットアップをテストで準備していたようだ。エバンスは不利な出走順ではあったが、初日の早い段階でクルマのバランスを改善し、暗闇のなかで行なわれた初日最後のステージで圧巻のベストタイムを記録。これで完全に波に乗った。

K.Koga



(右)2018、19年のフィンランドをトヨタで制しているタナックは初日を終えて総合2番手。総合トップはブリーンだった。エバンスはトップから6.1秒差の総合3番手。しかし、エバンスは2日目のSS7〜11で5連続ベストを記録。2日目を終えると、総合2番手のタナックに9.1秒差のトップに立っていた。(下)最後まで苦しんだオジエは5位フィニッシュ。(as)



TOYOTA

K.Koga



２日目の土曜日は午前中に怒涛の４連続ベストを刻み、追いすがるヒュンダイのオィット・タナックとクレイグ・ブリーンの戦意を完全に喪失させた。「エルフィンは一段上のギヤを持っていたようだ」とは、フィンランド３連覇を逃し、２位に終わったタナック。３位のブリーンも「彼は７速ギヤを見つけたに違いない」と、エバンスのスピードにまったくついていけなかったことをラリー後に認めていた。

同じクルマ、同じような出走順ながら、苦戦したオジエとは対照的に絶好調だったエバンス。パワーステージも制し、選手権首位のオジエとの差を24ポイントに縮めた。逆転タイトルの可能性はゼロではない。「今年、高速ラリーでのフィーリングは良くなかったが、今回はいいセットアップを見つけ、自信を持って走ることができた」とエバンス。クルマに対するほんのわずかな自信の差で、これほど走りとタイムが大きく変わるのか、と驚くくらい、今回のエバンスは無双だった。

K.Koga

エバンスは全19ステージのうち９ステージでベストを記録。パワーステージでもステージ２番手のタナックより1.6秒上回った。(as)

WRC 2021 Round 10 Finland result (top 6)

01 - 03 October 2021 / SS: 19 (287.11 km) / Total Distance: 1059.64 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibility	Total Time / Diff 1st
1	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	2:19'13"7
2	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	14"1
3	42	C. Breen / P. Nagle	Hyundai i20 Coupe WRC	M	42"2
4	4	E. Lappi / J. Ferm	Toyota Yaris WRC	None	58"8
5	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	2'54"4
6	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta WRC	M	5'02"3

WRC 2021 Driver Standings (top 6)

Pos	Driver	Total
1	S. Ogier	190
2	E. Evans	166
3	T. Neuville	130
4	K. Rovanpera	129
5	O. Tanak	128
6	C. Breen	76

as of Rd .10



増幅された安定感。



INDYCAR

コンテンダー3人の「タイトルの分岐点」

今季のインディカーシリーズは序盤から若手の躍進が強く感じられていた
そこから抜け出したのがパロウとオーワードでそこにニューガーデンも絡む
だが結局決め手となったのはパロウの安定感とガナッシの総合力だった

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

INDYCAR 2021
POSTSCRIPT

2021年シーズンのインディカーシリーズにおけるチャンピオン争いで明らかな〝潮目〟となったのは、第14戦ポートランド（ロードコース）だった。

今季のシリーズチャンピオンとなったアレックス・パロウ（チップ・ガナッシ・レーシング＝CGR）は、第6戦インディアナポリス500での2位フィニッシュでポイントリーダーに立ち、その後も安定感の高いレースを続けてポイントトップの座をキープしていた。一転、第12戦インディアナポリス（ロードコース）ではエンジントラブル、第13戦ゲートウェイ（オーバル）では他車のミスに起因するアクシデントという不運が連続。タイトル争いの勢いを削がれたように見えていた。ポイントランキング2位のパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）はその2戦で5位と2位。同ランキング3位のジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）もゲートウェイで優勝。それぞれタイトル争いに踏みとどまった。

ポートランド入りの際、初タイトルを目指すパロウには大きなプレッシャーが圧し掛かっていたはず。ラスト3戦は西海岸での3連戦。それらのレースはすべて、新型コロナの影響で昨年は開催されていない。デビュー2年目のパロウは、戦ったことのない3つのサーキットでタイトルを懸けて戦うという状況に置かれていた。しかし、パロウはポートランドでは優勝に強くフォーカス。キャリア初のポールポジションを獲得し、そのとおりに勝ってみせた。シーズン3勝目。再び勢いに乗り、初タイトルに大きく近づいた。

そのポートランドではスタート直後に先輩チームメイトのスコット・ディクソンがめずらしくミス。PPスタートだったパロウともども最初のターン1を通過できず、回避ルートを使ったことで、最後尾近くまでポジションを下げられた。しかし、そこからの彼らはチームの的確な作戦にも助けられ、予選1、3番手となったスピードをレースでも発揮して上位に復活。レース終盤、パロウはディクソンと優勝を争うこととなり、そのバトルに競り勝った。この優勝はディクソンの7度目のシリーズタイトル獲得の可能性を打ち砕き、オーワードとニューガーデンというふたりのタイトルコンテンダーたちにも大きなポイント差をつけるものとなった。

パロウは今季開幕戦バーバーでインディカーにおけるキャリア初勝利を挙げていたが、それはオーワードのチームの作戦ミスに助けられた面もあった。シーズン半ばの第9戦ロードアメリカでの2勝目は、PPからトップを保ち続けていたニューガーデンが最後のリスタートでギヤボックストラブルに見舞われたことで手に入れたものでもあったが、5番手スタートから中盤にはニューガーデンの後ろまでしっかり上がってきていた。

パロウのドライバーとしての特徴を言うと、無茶をしないということが真っ先に挙げられる。マシンを常にコントロール下に置いて走っており、ミスが極めて少ない。激しいバトルを戦っているなかでも予選アタック中でも、接触はほとんどないのだ。今季のパロウが起こしたアクシデントは、ゲートウェイでリナス・ヴィーケイ（エド・カーペンター・レーシング）に後ろからぶつけられたものだけ。そんな彼に、トラブルが出ない信頼性の高いマシン、ミスがなくて速いピットストップ、精度の高い作戦が与えられた。16戦で3勝、トップ3フィニッシュ8回、トップ10が12回。驚異的な安定感もタイトルへの大きな原動力になったというわけだ。

彼は、デイル・コイン・レーシング・ウィズ・チームゴウでのデビューシーズンとなった2020年から、スピードと順応性の高さに加え、メンタルの強さとドライバーとしての成熟度の高さも随所で見せていた。CGRは、ここで長く戦うことになると思われていたフェリックス・ローゼンクヴィストが、21年シーズンに向けてアロウ・マクラーレンSPへまさかの移籍。パロウは絶妙のタイミングで最強チームにできた空席に収まり、その環境をフルに活かした。

チームの総合力という面で見ると、まずチーム・ペンスキーが50年の歴史を持つアメリカ最強のレーシングチームであることは疑いようもない。だが、この30年間ではCGRが彼らを上回る成績を残してきている。インディカーでのシリーズタイトル獲得は今年で14回。これはペンスキーの9回を大きく上回るものだ。パロウはデビュー2シーズン目で個人的な経験値は低かったが、開幕から上位フィニッシュを重ねることができていた。インディ500



Pato O'Ward@Long Beach

デトロイトは2戦とも表彰台。オーワードにはストリートに強いイメージもあり、逆転の条件は厳しくとも、可能性を感じさせてはいたのだが……。(as)



ではエリオ・カストロネベス（メイヤー・シャンク・レーシング）と優勝を争い、惜しくも2位でゴール。そのパフォーマンスは彼自身の実力によるところも大きいが、チームの総合力の高さがバックボーンになっている。

CGRはエンジニアリング部門が強い。経験も実績も豊かなテクニカルディレクターの下、4台のマシンにひとりずつベテランエンジニアがつき、それぞれに若いエンジニアがアシスタントとして複数人、配されている。彼らの用意するマシンは、ほぼすべてのコースにおいて走り出しから速かった。パロウがタイトルに大きく前進したポートランドでは、夏に行なったプライベートテストではオーワードのほうが速かったが、レースの週末になるとパロウとCGR陣営が彼らを上回っていた。エンジニアたちがテストデータやシミュレータを使って戦闘力の高いマシンを持ち込み、さらに磨きをかけてレースに臨む。CGRはその点でライバル勢を凌駕していた。

マクラーレン勢は来季上昇必至か

ランキング2位で終えたニューガーデンはシーズン序盤に稼いだポイントが少なかった。それは彼を含めたチーム全体のパフォーマンスが低かったことが原因だ。チーム・ペンスキーとしての今季1勝目はニューガーデンが記録したのだが、それは第10戦目（ミド・オハイオ）のこと。彼は17年のチーム入りから20年までで、4勝したシーズンが3回、3勝したシーズンが1回。18年の3勝はパワーと同数だったが、ほかの3シーズンではチーム内最多勝利を挙げている。エースとして認識され、相応の扱いを受けるべきだと周りから思われるようになって久しいが、実際にはそうなっていない。そのうえ、ウィル・パワーとシモン・パジェノーというパフォーマンスが近ごろ下降気味の先輩チームメイトふたりのライバル関係がチーム内のフォーカスを乱していた。あるべき信頼関係がないチー



第15戦ラグナセカ（ロードコース）でのハータは手を付けられない速さでポール・トゥ・ウイン。ただ、タイトル争いには残れなかった。(as)

INDYCAR



INDYCAR

Pato O'Ward@Detroit 2

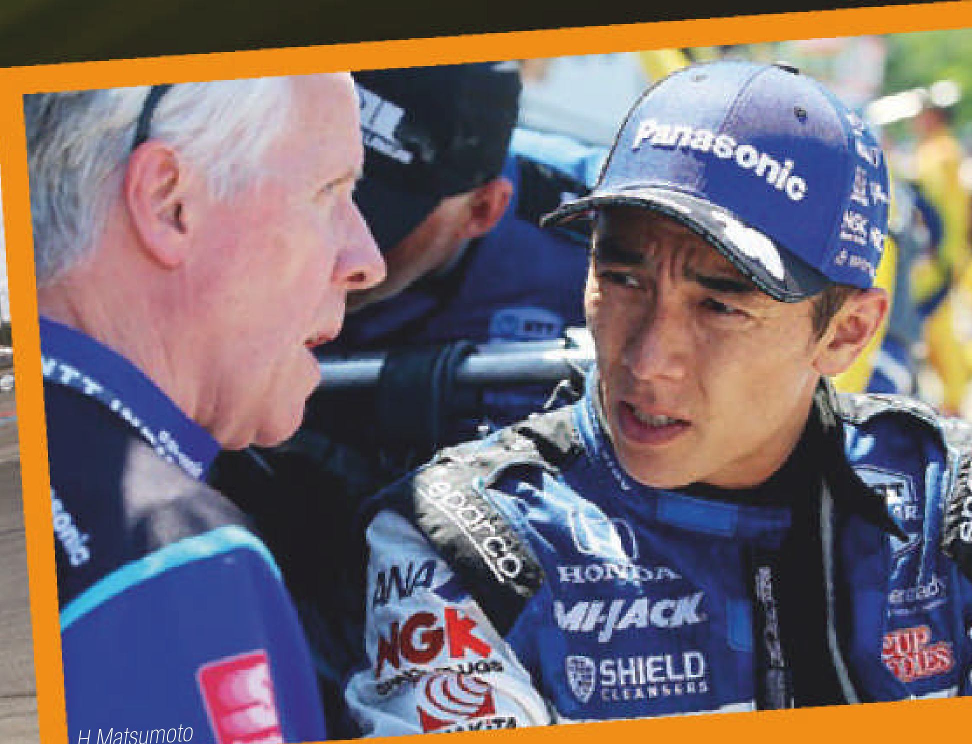
オーワードは残り８周でのリスタートを５番手で迎え、そこから次々とオーバーテイク。今季２勝目を挙げた。若手躍進のシーズンという印象が固まったレースだった。(as)

INDYCAR 2021
POSTSCRIPT



スタート後、ディクソンの加速が鈍り、ローゼンクヴィストが起点となった混乱が発生。パロウ、ディクソン、ローゼンクヴィストがターン１をショートカット。なぜかパロウとディクソンも隊列最後尾に回させられたが、イエロー中に給油を行ない、２ストップ作戦に変更。これが奏功した。(AeA/as)

INDYCAR



H.Matsumoto

今季の琢磨はいくつか見せ場はあったものの、最上位フィニッシュはデトロイト・レース１での４位。消化不良のレースが続いた。(as)



パロウのもともとの安定感の高さがガナッシで増幅

Josef Newgarden@Gateway
残り50周で切られたリスタート以降はオーワードとの一騎打ちの様相に。これを制したニューガーデンがタイトル争いに踏み留まった。(as)

INDYCAR

ムでは1＋1＋1が3にならない。CGRは1＋1＋1を3以上にしている。CGRのチームとしての計6勝、計16回のトップ3はともにシリーズトップである。

　結局、ニューガーデンはチーム・ペンスキーのパフォーマンス低下というトレンドに乗ってしまったのかもしれない。同チームの勝利数を17年から振り返ってみると、17年はニューガーデン4勝、パワー3勝、パジェノー2勝、エリオ1勝で計10勝。素晴らしい成績を残していたのだが、18年はニューガーデン3勝、パワー3勝で計6勝に。19年はニューガーデン4勝、パジェノー3勝、パワー2勝で9勝。20年はニューガーデン4勝、パワー2勝、パジェノー1勝で計7勝。そして、21年はニューガーデン2勝、パワー1勝の計3勝しかできなかった（トップ3フィニッシュでは、CGRが最多の16回だったのに対して、13回と強豪ぶりを何とかキープ）。ニューガーデンが最終的なポイントランキングで2位となったことにより、かろうじてシボレーユーザー内のトップを保った。だが、その座は来季以降、アロウ・マクラーレンSPに奪われかねないという状況だ。来季は1台減らしてニューガーデン、パワー、2年目のスコット・マクロクリンというラインアップ。どこまで立て直すことができるか、こちらも見ものだ。

　もうひとりのタイトルコンテンダー、オーワードは最終戦ロングビーチ（ストリート）をランキング2番手で迎えていたが、オープニングラップの最終コーナーで他車にぶつけられ、ランキング3位でシーズンを終えた。優勝2回、PPは3回。トップ3フィニッシュ5回はディクソン、コルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポートw/カーブ・アガジャニアン）に並ぶ成績だった。近い将来、チャンピオンになる可能性を秘めているドライバーだが、今季のパフォーマンスには波があった。ドライバー側にも安定感が低かった一因はあるだろうが、チームのエンジニアリングが強豪2チームと比べるとまだ弱く、レースウイークエンドのスタートで出遅れるケースが何度か見受けられた。

　それでも、しっかり巻き返してくるところに彼らの将来性の高さが見て取れる。シーズン終盤、「金曜のマシンは良くなかったが、レースには何とか間に合わせることができた」とオーワードが話していたレースが多かった。ヴィーケイとエド・カーペンター・レーシングのように、悪いときに良くならないままフェードアウトしてしまうのではなく、レースにはセッテングを向上させたマシンを間に合わせ、上位で戦っていた。ドライバーのフィードバックとエンジニアたちが高いレベルの仕事をすることができているということだ。

　CGR、ペンスキーの強豪2チームは、それぞれ4台で集める情報の量も、それを解析するエンジニアの数も多い。それに対し、アロウ・マクラーレンSPは2台体制で、ふたりのドライバーはどちらも若手。オーワードのチームメイトは加入1年目のローゼンクヴィ



INDYCAR

ストで、マクラーレン特有のマシンキャラクターや仕事の進め方などになじみ切っておらず、チーム全体のレベルアップに貢献することも期待しにくい状況にあった。そうしたこともチーム全体としてパフォーマンスの波を生んでいた原因だろう。

オーワードは強気で、言動も歯に衣を着せない。自信過剰気味と映ることもある。しかし、そこが彼の魅力でもある。今季の彼らはドライバーとしてもチームとしてもレベルアップの歩幅が全出場チーム内で最大か、それに近かった。潤沢な資金を確保し、充実した体制の整備に努める彼らのF1流を踏襲した参戦スタイルは、インディカーシリーズを変革していくパワーともなりそうだ。



INDYCAR

上位3人のポイント推移

Event	Round / Venue	1 BAR	2 STP	3 TEX 1	4 TEX 2	5 IMS	6 Indy 500	7 DET 1	8 DET 2	9 RA	10 M-OHIO	11 NAS	12 IMS	13 GAT	14 POR	15 LS	16 LB
Palou	獲得ポイント	53	14	33	27	36	85	15	35	51	35	26	5	10	52	40	32
	合計ポイント	53	67	100	127	163	248	263	298	349	384	410	415	425	477	517	549
Newgarden	獲得ポイント	7	40	28	41	32	36	20	44	13	54	20	25	53	30	26	42
	合計ポイント	7	47	75	116	148	184	204	248	261	315	335	360	413	443	469	511
O'Ward	獲得ポイント	34	11	35	51	15	65	37	51	22	24	17	32	41	17	30	5
	合計ポイント	34	45	80	131	146	211	248	299	321	345	362	394	435	452	482	487

IndyCar 2021 Driver Final Standings (top 10)

Rank	Driver	Team	Wins	Poles	Pts.	Behind
1	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	3	1	549	-
2	Josef Newgarden	Team Penske	2	4	511	38
3	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	2	3	487	62
4	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	1	1	481	68
5	Colton Herta	Andretti Autosport w/ Curb-Agajanian	3	3	455	94
6	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing	2	0	435	114
7	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	0	0	389	160
8	Simon Pagenaud	Team Penske	0	0	383	166
9	Will Power	Team Penske	1	1	357	192
10	Alexander Rossi	Andretti Autosport	0	0	332	217

ニューガーデンはチームの低下傾向に オーワードは調子の波に泣いたか

20年にドライバーランキング3位となり、今年のチャンピオン候補に数えられていたハータは、地元カリフォルニアでの2連勝で優秀の美を飾った。今季3勝・3PPで、ランキングは5位。ただ、シーズンを通しての戦いぶりを見ると、オーワード以上に安定感を欠いていたことは明らかだった。アンドレッティ・オートスポートには、彼とプッシュし合ってマシンを良くできるチームメイトが必要だ。ベテランのライアン・ハンター・レイ、ジェイムズ・ヒンチクリフは若い才能に対抗できるスピードがすでになく、今季限りでチームを離れることになった。チームに残るアレクサンダー・ロッシはここ2年ほど走りにキレがなく、ハータと切磋琢磨するチームメイトという役割を果たせていない。ロッシはこの2シーズン、優勝もPPもゼロ。今季の表彰台フィニッシュはポートランドでの2位1回のみ。ランキングもかろうじてトップ10に入ることができたという印象だ。

インディカーシリーズもほかのレースシリーズと同じように、2シーズン続けて新型コロナの影響を受けた。テストの機会は少なく、レースウイークエンドの走行時間も減らされた。若手には不利な条件がそろっていたと言える。しかし実際には、20歳台のドライバーたちが大きく躍進していた。その背景には、シミュレータの再現性や精度の向上などがあるように思える。若いドライバーたちはコースを実際に走るテストの時間が制限されても、シミュレータで各サーキットの特徴や傾向をつかみ、ドライビングでもマシンセッティングでもベテラン勢をしのぐ走りにつなげていたということなのかもしれない。となると、2022年シーズンのインディカーシリーズは今季以上に、世代交代の流れが加速することになりそうだ。

SAN-EI
CORPORATION

SUPER GT カレンダー 2022 2800円(税込) 10月8日発売



大きめのA2変形サイズのカレンダー。ポスター感覚でマシンの迫力をいっぱいに体感できます。



10月1日発売

F1速報×ほぼ日手帳 2022

2800円(税込)

F1速報オリジナル「ほぼ日手帳」weeksが今年も登場！表紙はカラフルなマシンで彩られ光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。もちろんおまけページにはF1情報がもりだくさん。赤旗、黄旗を思わせる２色の栞もポイントです。



2022年カレンダー 先行予約受付中!!

送料無料でお届け！！

毎年話題の壁掛け＆卓上カレンダー各種
ほぼ日手帳、F1アーカイブカレンダー etc...

10月8日発売

2022 GPレトロアーカイブカレンダー
GOLDEN ERA“1992”

2200円(税込)



10月8日発売

SUPER GT 卓上カレンダー 2022

1500円(税込)



F1全盛期の1992年をフィーチャーしたアーカイブカレンダー。
セナ・マンセル・ハッキネンなど懐かしい写真が満載です。

auto sport Web shop

オートスポーツwebのオンラインショップ
https://as-web-shop.jp/

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第109回

ラリーと家出

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

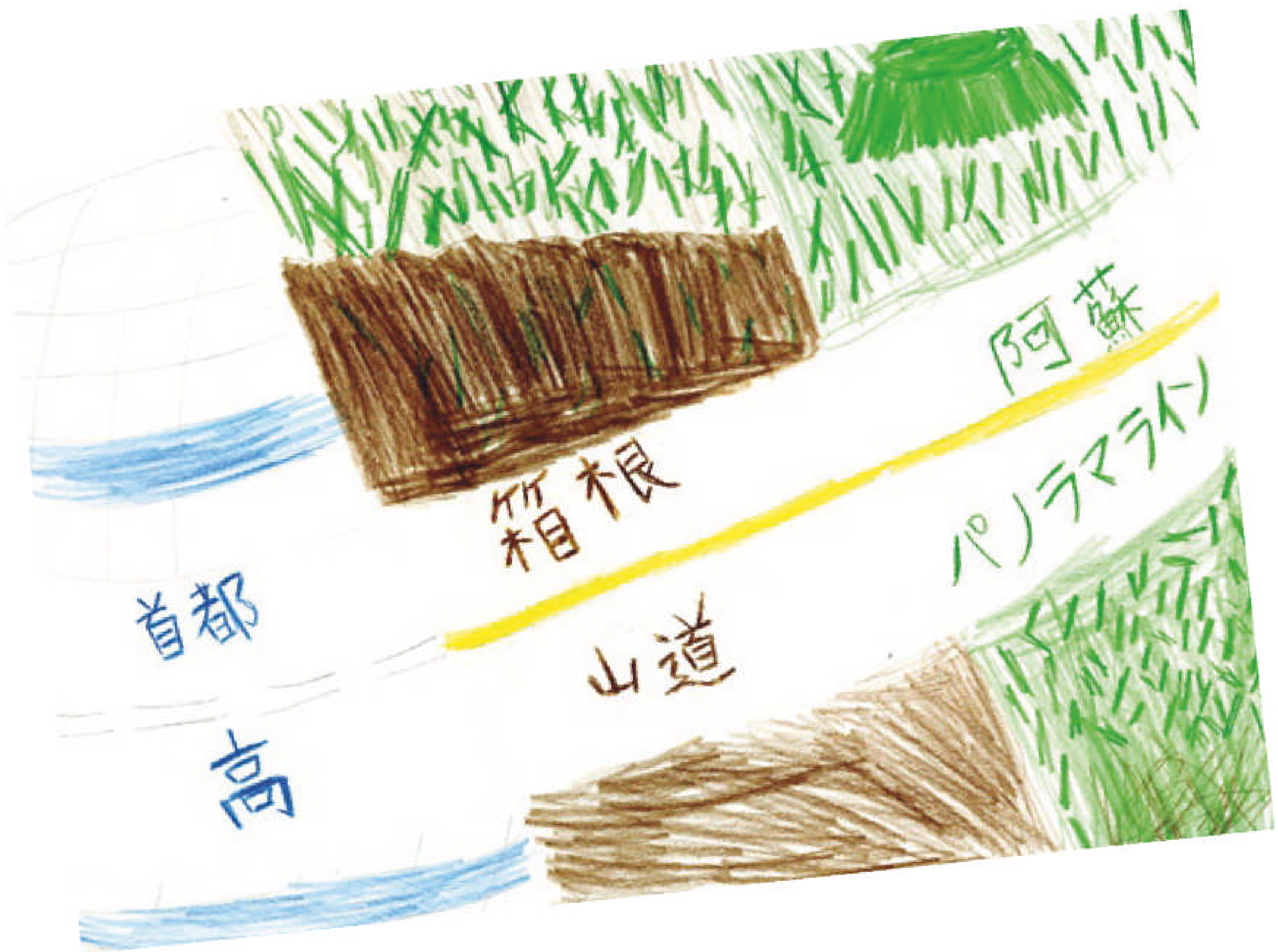
今年、11月11日から14日にかけての予定がすっかりかんに空いてしまった。

弟家族が愛知に近い岐阜に住んでいるため、夜はその家の薪ストーブの火の前でまどろみ、日中はずっとラリー三昧、ともくろんでいたところ、ものの見事に当てが外れた。

その間、ひとひは「家出」をもくろんでいた。ひとりでラリー会場に向かい、オートスポーツかラリープラス編集部の誰かに頼みこんで、取材に同行させてもらいながら、きしめんやらひつまぶしやらあてがってもらうつもりだった。小一からの連載も5年目を迎えると悪知恵がついてくる。

WRCはフィンランドでの10戦目を終えて現在トヨタのオジエとエバンスがドライバーズランキングの1、2位を占める。赤毛のあの、のっぽの妖精みたいだった男の子が、いまや堂々と王者の背中に迫っている。現在7位の勝田くんも、数年後にはきっとポディウム上で、若手や先輩ドライバーたちと追いつ追われつ笑い合っているはずだ。

あの道を疾駆するラリーカーの姿を、たしかに見てみたい衝動に駆られる



来年以降、日本でWRCが開催される（と信じている）。では、この細長い列島を広々と使って、特徴のあるおもしろいコースを設定するとしたら。小五のラリー好きに考えてもらったのが次の行程だ。

初日、熊本の阿蘇ステージ。

まわりをとりまくカルデラの威容はまるで古代ローマの闘技場だ。まずはパノラマラインや阿蘇山のゆるやかなのぼりでタイムを競う。

つぎつぎとやってくる派手なラリーカーのエンジン音に、放牧された牛馬たちは驚き、あるいは喜び、マシンと並んで雄大な草原を駆けめぐる。最後のSSは外輪山。不規則なコーナーとアップダウンがつづく狭い山道。走り終えたドライバーとコ・ドラは、つぎつぎと温泉に飛びこむ。「スシ」は知っている日本通の彼らも、夕食の「バサシ」には驚愕することまちがいない。

二日目、伊豆・箱根ステージ。

お正月の駅伝や、オリンピックのロードレース、さらに漫画の『弱虫ペダル』などで、ひとひのなかには、ドラマチックな山岳、というイメージがあるのだろう。じっさい、ミッレミリアにも似た「クラシックジャパンラリー」のコースにもなっている。

「山の神」でおなじみのあの坂、あのコーナーを、カウンターを当てながらWRCマシンが滑り抜ける。伊豆にはいっても、高原に森林、海沿いのワインディングロードと、見どころはいっぱいだ。最後のSSは富士山をバックにゴールしたい。ここでも夜は温泉、食事は相模湾の、贅をこらした海の幸だ。

コースを考えつつ、「おもてなし」の食事や宿について気をまわしてしまう。ラリーストたちには、走ったあとは、よく食べ、よく眠ってほしい、と、ついつい願う。彼ら彼女らが、世界中を転戦しつつ、各地の風物を楽しんでいる様子が、目に胸に焼きついているからかもしれない。

三日目は、首都高、京浜ステージ。

僕が東京に住んでいた1990年代は、C1外回りのタイムトライアル全盛の時代だった。いまはもう、走り屋たちの姿はまばらなんだろう。完璧な交通規制を敷かれた、首都・東京のハイウェイ。あの道を疾駆するラリーカーの姿を、たしかに見てみたい衝動に駆られる。

午後のスカイツリー、暮れなずむ東京タワー。湾岸線を通ってのゴールは、夜の帳がかかりつつあるミナト横浜。集結した汽船たちがいっせいに祝福の汽笛を鳴らす。夜の埠頭に中華街の名店が屋台を並べている。締めは東洋一のサウンドマシーン・横山剣率いるクレイジーケンバンドのライブ。こんなラリーがあったらきっと全国から「家出」した不良少年が集結してくる。編集部の皆さんはいまから覚悟しておいてもらいたい。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは10月29日(金)発売です

11月12日号 No.1563 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

スーパーGT第6戦AP速報

2年ぶり開催でウエイトマックス！過酷すぎるタイトル争い天王山

ー ポルシェの哲学 ー アルファロメオ流F1ビジネス ー ライコネンインタビュー ー SFもてぎ ほか ー

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ



1

1 EBBRO 1/43スケールモデル Nova 53S 1978 Fuji Grand Champion Series　1名様

月いちペースで新製品が登場するエブロから『Nova 53S 1978 Fuji Grand Champion Series』を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 アンダーアーマーARTA コア スライド（26cm、27cm）　各1名様

アフタースポーツを快適かつクールにきめるスライドサンダルはサイドにARTAロゴが入ったアンダーアーマーモデル。色は黒、26cmか27cmか希望サイズを明記してご応募を。
提供：株式会社オートバックスセブン
URL：https://artaracing.com/collections/all

3 小林可夢偉 サイン入り本誌（No.1559）　1名様

今年のル・マン24時間レースで初優勝を果たした可夢偉選手。その模様を報じた本誌No.1559に、可夢偉選手本人に直筆サインを入れてもらった。保存版に最適！

4 JAWA マスクケース　3名様

アルミホイールの安全性と信頼性の確保を担うJAWA（ジャパンライトアロイホイールアソシエイション）のオリジナルマスクケース。一般的な不織布マスクが入るサイズ。
提供：一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
URL：https://www.napac.jp/cms/ja/jawa/

2



3



4



応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年10月29日（金）**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1562号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年10月28日（木）
オンライン応募コード：『as1562』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION　|　気になる情報を速攻チェック

アルパインから特別なカーシェアリングサービス『STORYCA（ストリカ）』が誕生！

オーディオやナビゲーションなど、カーエレクトロニクス製品でおなじみのアルパインから、まったく新しいカーシェアリングサービス『STORYCA（ストリカ）』が誕生した。
ドライブ先でのキャンプやポタリング（自転車での散歩）などクルマを使ったアクティビティは、魅力的だが初心者にはハードルが高い。最初に何をすればいいか分からなかったり、必要な道具をそろえようとすれば高額になり躊躇してしまう。そんな煩わしさを一度に解消してくれるのが『STORYCA』だ。
たとえば「キャンプ仕様車」なら、ファミリーキャンプに必要なテントやイス、寝袋やクーラーボックスなど、一連のキャンプ道具が最初から標準装備されている。「ポタリング仕様車」なら、折りたたみ式電動自転車2台が専用ホルダーで無理なく車載されるほか、移動先でくつろげるイスやテーブルなども用意されている。
さらにこれらの車両にはアルパイン製の最新サウンドシステムやナビゲーションなどが搭載されており、ドライブの楽しさを後押ししてくれるだろう。
今後、ほかにもさまざまなアクティビティに合わせてバリエーションを広げ、車両を配置する「ステーション」も全国に拡大予定。
アルパインの新たなカーシェアリング。気になる方は下記サイトをチェックしよう。







https://www.alpine.co.jp/emotion/storyca

閉館まで残り約3ヶ月 MEGA WEBで企画展開催

1999年3月に開業し、累計1億2700万人ものファンが訪れた、トヨタの『見て乗って感じるモビリティの体験型テーマパーク』MEGA WEB。すでに報じられているように今年の12月31日（金）をもって閉館することが決まっている。
22年間の歴史に幕を下ろすMEGA WEBだが、9月まで新型コロナウイルス感染症拡大防止のため休館していた。だが10月上旬より営業が再開され、これまでの歴史を振り返る『MEGA WEB 22年間ありがとうございました』と題された企画展が催されている。
22年間のできごとを年表形式で振り返る『メガウェブ22年の歩みコーナー』が新設されるほか、スタンプラリー、クイズコーナー（参加者、正解者にはトヨタグッズのプレゼントあり）、モータースポーツシミュレーター『e-MotorSports HD（ハンドドライブ）』など、体験型イベントも充実している。
モータースポーツを都心にいながら体験・体感できる施設として数々のイベントをファンに提供し続けてきたMEGA WEB。感染症対策に気を配りつつ、閉館前に足を運んでみてほしい。

THANK YOU FOR 22 YEARS
22年間ありがとうございました
MEGA WEB

(株)アムラックストヨタ MEGA WEB
https://www.megaweb.gr.jp

SAN-EI
CORPORATION

No. 1562

auto sport

オートスポーツ 2021 10/29号

auto sport 2021年10/29号（隔週金曜日発売）2021年10月15日発売　第58巻第19号　通巻1562号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29665-10/29

4910296651014
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷